

Tetra Tech International Development

Economic Resilience Initiative - Infrastructure Technical Assistance AA-000907-001– ERI-ITA

18-WBK-ALB-URB

Gate of the Alps
Sustainable Urban Mobility Plan Volume I –
Status Analysis

Porta e Alpeve

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
Vëllimi I
Analiza e Gjendjes



Ky operacion asistence teknike financohet në kuadër të Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike (NQE) e Bankës Evropiane të Investimeve (BEI). NQE është përgjigjja e BEI-së ndaj thirrjes së Këshillit Evropian për të përforcuar mbështetjen ndaj vendeve të fqinjësisë së BE-së, me qëllim nxitjen e rritjes ekonomike dhe arritjen e Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ). Qëllimi i kësaj nisme është të mobilizojë sa më shpejt financime shtesë në mbështetje të rritjes së qëndrueshme, infrastrukturës jetike dhe kohezionit social në vendet e fqinjësisë jugore të BE-së dhe në Ballkanin Perëndimor. Nisma për Qëndrueshmëri Ekonomike fokusohet si në sektorin publik, ashtu edhe në sektorin privat, duke mbështetur aktivitetet e BEI-së gjatë fazave të ndryshme të ciklit të projektit. BEI-ja po kontribuon në komponentin e asistencës teknike të NQE-së me një fond prej 90 milionë eurosh nga burimet e veta buxhetore.

Përjashtim Përgjegjësie

Autorët mbajnë përgjegjësinë e plotë për përmbajtjen e këtij raporti. Mendimet e shprehura nuk përkojnë domosdoshmërisht me qëndrimin e Bankës Evropiane të Investimeve.

Ky dokument lëshohet vetëm për palën porositëse dhe për qëllimet specifike të lidhura me projektin e sipërpërmendur. Nuk duhet t'i besohet asnjë pale tjetër, as të përdoret për ndonjë qëllim tjetër.

Përmbajtja e këtij raporti është përgjegjësi ekskluzive e Konsorciumit TTID ERI-ITA dhe në asnjë mënyrë nuk mund të interpretohet si reflektim i qëndrimeve të Bankës Evropiane të Investimeve apo të Bashkimit Evropian.

Ne nuk mbajmë asnjë përgjegjësi për pasojat e përdorimit të këtij dokumenti nga ndonjë palë tjetër, për përdorimin e tij për qëllime të ndryshme apo për çdo gabim ose mungesë që burojnë nga të dhëna të paplota apo të pasakta të siguruara nga palë të tjera.

Ky dokument përmban informacion konfidencial dhe pronësi intelektuale. Ai nuk duhet t'u zbulohet palëve të treta pa pëlqimin tonë dhe të palës porosite.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Shkodrën

Vëllimi I – Analiza e Gjendjes



BASHKIA SHKODËR

Tabela e Përmbajtjes

Fjalori i Termave dhe Shkurtesave	12
Përmbledhje Ekzekutive	13
1 Hyrje	18
1.1 Qëllimet dhe fusha e veprimit	18
1.2 Metodologjia	18
1.3 Procesi dhe struktura e menaxhimit	21
1.4 Dokumentacioni dhe të dhënat e konsultuara	21
1.5 Struktura e dokumentit.....	22
2 Konteksti	23
2.1 Struktura urbane dhe zhvillimi	24
2.1.1 Sistemi urban i Bashkisë Shkodër.....	24
2.1.2 Tipologjitë aktuale hapësinore urbane dhe rurale.....	26
2.1.3 Zhvillimi urban i qytetit të Shkodrës	29
2.1.4 Zhvillimi urban i Velipojës	38
2.2 Struktura dhe tendencat demografike	41
2.3 Natyra dhe klima	45
2.3.1 Përmbytjet	47
2.4 Ekonomia dhe punësimi	50
2.4.1 Punësimi zyrtar dhe informal	52
2.4.2 Turizmi në Shkodër	52
2.5 Lokalizimi i objekteve dhe shërbimeve publike.....	57
2.5.1 Arsimi	59
2.5.2 Shëndetësia	61
2.6 Organizimi i brendshëm i Bashkisë në lidhje me Lëvizshmërinë	62
3 Ndërlidhja dhe oferta e transportit.....	64
3.1 Ndërlidhja ndërkombëtare dhe kombëtare	64
3.1.1 Aeroportet.....	64
3.1.2 Portet detare.....	65
3.1.3 Transporti hekurudhor	66
3.1.4 Rrjeti i lidhjeve rrugore.....	69
3.2 Rrjeti rrugor lokal	71
3.2.1 Rrugët periferike.....	71
3.2.2 Rrjeti rrugor urban	73
3.2.3 Rrjeti i rrugëve urbane në Velipojë	83
3.2.4 Rregullat e Aksesit të Automjeteve në Zonat Urbane	88
3.3 Parkimi	90

3.3.1	Sigurimi i parkimit në zonat turistike	96
3.4	Mundësitë për lëvizshmëri aktive	101
3.4.1	Ecja	101
3.4.2	Pedalimi.....	109
3.5	Transporti kolektiv i pasagjerëve	113
3.5.1	Rrjeti i transportit publik urban.....	113
3.5.2	Rrjeti i transportit publik i zonave përreth dhe ndërrurban	116
3.5.3	Terminalet e autobusëve	118
3.5.4	School and social transport Transporti shkollor dhe social.....	120
3.5.5	Taksitë.....	121
3.6	Logjistika urbane.....	122
3.7	Politikat dhe nismat e tjera për lëvizshmëri të qëndrueshme	123
4	Kërkesa për transport dhe modelet e lëvizshmërisë	125
4.1	Ndarja modale sipas mënyrës së lëvizjes	125
4.2	Profillet tipike të trafikut dhe përdorimi i rrugëve	126
4.3	Tendencat e Ecjes dhe Çiklizmit në Shkodër.....	133
4.4	Përdorimi i transportit publik	137
4.5	Sjelljet, perceptimet dhe qëndrimet që rezultojnë nga anketa e lëvizshmërisë e vitit 2024	137
4.5.1	Përdorimi dhe perceptimi i llojeve të transportit.....	137
4.5.2	Zotërimi i automjeteve dhe perceptimi mbi përdorimin e makinës	138
4.5.3	Perceptimi i përdorimit të transportit publik.....	138
4.5.4	Perceptimi ndaj pedalimit dhe infrastrukturës mbështetëse	138
4.5.5	Perceptimi mbi kushtet për ecje në qytet.....	139
5	Ndikimet.....	140
5.1	Përbërja e flotës dhe shkalla e motorizimit.....	140
5.2	Siguria Rrugore.....	144
5.3	Air quality and GHG emissions Cilësia e ajrit dhe emetimet e gazeve serrë (GHG)	148
5.3.1	Dioksidi i karbonit, CO ₂	149
5.3.2	Dioksidi i Azotit, NO ₂	150
5.3.3	Grimcat, PM _{2.5}	151
5.3.4	Grimcat, PM ₁₀	152
5.4	Zhurma.....	153
5.5	Ndikimi vizual dhe ndikimet e tjera të transportit mbi mjedisin natyror.....	156
5.6	Analizë sociale	158
5.6.1	Gratë	158
5.6.2	Personat me aftësi të kufizuara	159
5.6.3	Roma and Egyptian communities	159
6	Kuadri i planifikimit dhe programimit	161
6.1	Plani i Përgjithshëm Kombëtar Hapësinor – Shqipëria 2030	161

6.1.1	Projektet prioritare të infrastrukturës kombëtare.....	161
6.1.2	Zonat prioritare kombëtare	164
6.2	Plani i Përgjithshëm Vendor	165
6.2.1	Strategjia Territoriale PPV – Shkodër 2030.....	168
6.2.2	Plani i Zhvillimit PPV.....	170
7	Sfidat kryesore dhe analiza SWOT	176
7.1	Analiza tematike	176
7.2	Sfidat kyçe të lëvizshmërisë në Shkodër.....	180
7.3	Analiza SWOT	182

Lista e Figurave

Figura 1.1: Thelbi i PLQU-ve: 8 parimet themelore.....	19
Figura 1.2: Dallimet midis planifikimit tradicional të transportit dhe PLQU-së.....	20
Figura 1.3: 12 hapat e Planifikimit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane – Një përmbledhje për vendimmarrësit	20
Figura 2.1: Njësitë administrative të Bashkisë Shkodër dhe kufijtë e Qarkut Shkodër	23
Figura 2.2: Harta e sistemit ekzistues urban (në të kuqe).....	24
Figura 2.3. Zonat informale në Bashkinë Shkodër (të shënuara me të verdhë)	25
Figura 2.4. Tipologjitë hapësinore urbane ekzistuese në territorin e Bashkisë Shkodër	26
Figura 2.5. Tipologjitë hapësinore urbane të fshatrave më të mëdha në Bashkinë Shkodër, në njësitë administrative Shkodër, Rrethinë, Ana e Malit dhe Bërdicë	27
Figura 2.6. Tipologjitë hapësinore urbane të fshatrave më të mëdha në Bashkinë Shkodër, në njësitë administrative Dajç, Velipojë dhe Guri i Zi.....	28
Figure 2.11. Spatial urban typologies of the largest villages in Shkodër Municipality, in the administrative units of Postribë, Shalë, Pult and Shosh.....	29
Figura 2.8. Harta hipotetike të zgjerimit urban të qytetit të Shkodrës	30
Figura 2.9. "Rrjeti rrugor, gjurmët e ndërtesave dhe toponimet kryesore të Shkodrës në vitin 1913, të vizatuara sipas hartës britanike (Hobbs, 1913). Kënetat dhe zonat e përmytjeve paraqiten me gri të lehtë, rrjedhat ujore në gri, ndërsa arteriet kryesore në ngjyra sipas legjendës së bashkëlidhur.	31
Figura 2.10. Fotografitë e Shkodrës, vitit 1917	32
Figura 2.11. Foto nga ajri e qytetit Shkodër, viti 1957.....	33
Figura 2.12. Harta e Shkodrës, 1984	33
Figura 2.13. Fotografitë e qendrës së qytetit të Shkodrës: 1930 (majtas) dhe 2009 (djathtas).....	34
Figura 2.14. Fotografitë e hyrjes jugore të Shkodrës, ura e Bunës: 1930 (majtas) dhe 2009 (djathtas)	34
Figura 2.15. Fotografitë e lagjes Bahçallek dhe lumit Drin: 1910 (majtas) dhe 2009 (djathtas)	35
Figura 2.16. Qendra historike e mbrojtur e Shkodrës, e konturuar me ngjyrë të verdhë	35
Figure 2.21. Shembull i shtimit të ndërtimeve në qendrën e qytetit. Foto nga ajri të vitit 2007 (majtas) dhe 2023 (djathtas).....	36
Figura 2.18. Tipologjitë hapësinore urbane të Shkodrës sipas Analizës Territoriale të PPV-së.....	37
Figura 2.19. Harta e Velipojës, 1984, përmasë 1:10 000, sipas Nomenklaturës	38
Figura 2.20. Imazh i Velipojës nga Google Earth, 2020.....	39
Figura 2.21. Imazh i Velipojës qendrore nga Google Earth, 2007	39
Figura 2.22. Imazh i Velipojës qendrore nga Google Earth, 2020	40
Figura 2.23. Zhvillimi urban i Velipojës nga ajri.....	41
Figura 2.24: Tendencat e popullsisë për Shkodrën dhe njësitë e saj administrative, 2023.....	42
Figura 2.25: Popullsia e Shkodrës sipas Njërive Administrative, 2023	43
Figura 2.26. Popullsia e Bashkisë Shkodër – Censusi 2023	44
Figura 2.27. Krahësimi i popullsisë së të rinjve në Shkodër (2021, 2022).....	44
Figura 2.28. Të dhënat klimaterike për Shkodrën	45

Figura 2.29. Harta e zonave të mbrojtura brenda projektit "Porta e Alpeve"	46
Figura 2.30. Përmbajtje Shkodër 2010, unaza perëndimorë (Vellezrit Frasheri)	47
Figura 2.31. Përmbajtje of Shkodër 2010, Sheshi Balshaj	48
Figura 2.32. Përmbajtjet Shkodër 2018, lagjet pranë Kalasë (Ajasëm)	48
Figure 2.33. Përmbajtje Shkodër 2021, pamje satelitore	49
Figure 2-34. Numri i hoteleve dhe strukturave të tjera pritëse në Shkodër, 2023.....	54
Figura 2.35. Numri i netëve qëndrim në strukturat pritëse në Shkodër, 2023.....	55
Figura 2.36. Monumentet kulturore në qytetin e Shkodrës	56
Figura 2.37. Harta e objekteve dhe shërbimeve publike	57
Figure 2.38. Map of streets with commercial activities and markets.....	57
Figura 2.39. Harta e institucioneve arsimore.....	59
Figura 2.40. Hartat e shpërndarjes dhe mbulimit të kopshteve ekzistuese (majtas) dhe shkollave fillore + 9-vjeçare (djathtas)	60
Figura 2.41. Harta e shpërndarjes dhe mbulimit të shkollave të mesme ekzistuese (rreze 2000–4500 m)	60
Figure 2.42. Shpërndarja e institucioneve shëndetësore në Bashkinë Shkodër	62
Figure 3.1: Aeroportet që lidhin me Shkodrën.....	65
Figura 3.2: Portet detare që lidhin me Shkodrën.....	66
Figure 3.3: Stacioni hekurudhor i Shkodrës	67
Figura 3.4: Rrjetet kryesore rrugore rajonale	70
Figura 3.5: Rruga SH5, pranë Gurit të Zi	71
Figura 3.6: Rrugët kryesore periferike	72
Figura 3.7: Shirokë–Zogaj SH24	73
Figura 3.8: Bypassi i ri perëndimor.....	73
Figura 3.9: Rrjeti rrugor urban sipas tipologjisë	74
Figura 3.10: Rrjeti rrugor në qendrën e qytetit të Shkodrës	75
Figura 3.11: Bulevardi Bujar Bishanaku	76
Figura 3.12: Rruga Studenti, drejtimi veri dhe drejtimi jug	77
Figura 3.13: Rruga Qemal Draçini	78
Figura 3.14: Rruga Europa	78
Figura 3.15: Unaza e brendshme perëndimore: Rrugët Vellezrit Frasheri dhe Dasho Shkeli	79
Figura 3.16: Unaza e brendshme lindore: Rruga Edith Durham dhe Marin Beçikemi	80
Figura 3.17: Unaza periferike lindore: Rrugët Kolë Prela, Pal Ëngjëlli dhe Gjon Buzuku	81
Figura 3.18: Rrugë tipike të brendshme në qytetin e Shkodrës	82
Figura 3.19: Rruga Ura e Gjon Lulit.....	83
Figura 3.20: Harta e rrjetit urban të Velipojës.....	83
Figure 3.21: Foto të rrugëve të ndryshme në Velipojë	84
Figura 3.22: Rrugët pedonale dhe rrugët me kufizim trafiku në qendrën historike të Shkodrës	88
Figura 3.23: Rruga Gjuhadol	89

Figura 3.24: Rruga pedonale Kolë Idromeno	89
Figura 3.25: Përmbledhje e përdorimit të rregulluar të hapësirës anësore rrugore dhe zonave të parkimit jashtë rruge në qytetin e Shkodrës	90
Figura 3.26: Përdorimi i hapësirës rrugore buzë trotuarit sipas tipologjive, me focus në qendrën e qytetit të Shkodrës.....	91
Figura 3.27: Parkimi i rezervuar dhe parkimi për përdoruesit me aftësi të kufizuara	93
Figura 3.28: Zona e parkimit pranë Stadiumit	94
Figura 3.29: Parkim privat jashtë rruge në rrugën Hasan Riza Pasha.....	94
Figura 3.30: Parkim privat jashtë rruge pranë rrugës Wilson dhe qendrës historike.	95
Figure 3.31: Parkim jashtë rruge te sheshi “Ura e Maxharrit”.	95
Figura 3.32: Oborri i brendshëm i godinave të banimit të ndërtuara para shekullit të 21-të	96
Figura 3.33: Pamje nga rikualifikimi i sheshit të Shirokës	97
Figura 3.34: Makinat e parkuara në rrugën kryesore të Shirokës në vitin 2015 dhe hapësira e re e parkimit jashtë rruge (fotoja në të djathtë dhe zona e theksuar me ngjyrë të verdhë)	98
Figura 3.35: Pamje ajrore e Kalasë së Rozafës dhe lokalizimi i zonave të parkimit.....	99
Figura 3.36: Pamje ajrore e Kalasë së Rozafës dhe lokalizimi i zonave të parkimit.....	100
Figura 3.37: Pamje ajrore e qendrës së Velipojës	101
Figura 3.38: Harta e rrugëve dhe shëtitoreve për këmbësorë në qytetin e Shkodrës	102
Figura 3.39: Rruga pedonale Kol Idromeno	102
Figura 3.40: Rruga Gjuhadol	103
Figura 3.41: Rruga 13 Dhjetori	103
Figure 3.42: Rruga 28 Nëntori.....	104
Figura 3.43: Rruga pedonale “Shëtitorja e Molos”	105
Figura 3.44: Ura e Vjetër e Bunës	105
Figura 3.45: Rikualifikimi i rrugës Ura e Bunës – Shirokë me shëtitoren buzë liqenit.....	106
Figura 3.46: Shëtitorja dhe korsitë e biçikletave përgjatë bypass-it	107
Figura 3.47: Rikualifikimi i rrugës Ura e Bunës – Shirokë me shëtitoren buzë liqenit.....	108
Figura 3.48: Pamje me dron e shëtitores bregdetare në Velipojë.....	108
Figura 3.49: Pamje nga shetitorja bregdetare e bllokut të rezidencave Fishta në Velipojë	109
Figura 3.50: Harta e korsive të dedikuara për biçikleta në qytetin e Shkodrës.....	110
Figura 3.51: Foto të disa korsive të biçikletave në qendrën e qytetit dhe përgjatë bypass-it.....	111
Figura 3.52: Parkim formal i biçikletave në rrugë dhe parkim informal në trotuar.....	112
Figure 3.53: Parkim biçikletash në hyrjen e një pallati	113
Figura 3.54: Harta e linjave të miratuara të transportit publik urban	114
Figura 3.55: Harta e linjave aktualisht në funksion të transportit publik urban.....	114
Figure 3.56: Ndalesa të autobusëve urbanë	115
Figura 3.57: Autobuzë që operojnë në linjat urbane të transportit publik, Linja 1	116
Figura 3.58: Harta e rrjetit ndërrurban të transportit publik.....	117
Figura 3.59: Furgonë që operojnë linjën periferike Shkodër – Velipojë	118

Figure 3.60: Ndalesat ndërqytetase (majtas) dhe ndërkombëtare (djathtas).....	119
Figura 3.61: Harta e terminaleve të autobusëve / ndalesave të ndërrimit.....	120
Figura 3.62: Harta e vendeve të dedikuara për taksitë	122
Figura 3.63: Shërbim shpërndarjeje me biçikletë ngarkese	123
Figure 3.64: Harta e pikave të karikimit për automjetet elektrike në Shkodër.....	124
Figura 3.65: Automjeti elektrik i Policisë Bashkiake dhe pika e karikimit në oborrin e Bashkisë	124
Figura 4.1: Grafikët rrethorë të ndarjes sipas mënyrave të lëvizjes nga anketa të ndryshme mbi lëvizshmërinë, të kryera përpara hartimit të PLQU-së.....	125
Figura 4.2: Mënyra e transportit më së shumti e përdorur, përgjigje të normalizuara – Anketa e Lëvizshmërisë 2024 (shifrat në %)	126
Figura 4.3: Dendësia e popullsisë sipas zonave të trafikut.....	127
Figura 4.4: Linjat e dëshiruara dhe udhëtimet e nisura dhe me destinacion gjatë orës së pikut sipas zonave	128
<i>Figura 4.5: Trafiku total 24-orësh i vlerësuar dhe raporti vëllim/kapacitet në qytetin e Shkodrës (2018)</i>	<i>129</i>
Figura 4.6: Raporti i vlerësuar vëllim/kapacitet gjatë orës së pikut në qytetin e Shkodrës (2023).....	130
Figura 4.7: Bllokimi i trafikut në Urën e Bunës dhe Sheshin Balshej – Gusht 2023	131
Figure 4.8: Pamje nga rrugët “Qemal Draçini” dhe “Skënderbeu”. Parkimi i dyfishtë që cenon sigurinë e çiklistëve	132
Figura 4.9: Majtas: Burra duke pozuar me biçikleta (rreth viteve 1900); djathtas: Drejtoria Vendore e Policisë (rreth 1920)	133
Figura 4.10: Turi Kombëtar Shqiptar i Biçikletave	134
Figura 4.11: Sheshi “Papa Gjon Pali II” në fund të viteve 1960. Katedralja duke u shndërruar në një pallat sporti me stil modernist.....	134
Figura 4.12: Rruga “Kole Idromeno” në fund të viteve 1980	135
Figura 4.13: Punëtore të fasonerive, kryesisht gra, duke u kthyer nga puna. Sheshi “Rusi i Madh”, 2013	135
Figura 4.14: Pedalim në shi, sheshi “Rusi i Madh”, 2024.....	136
Figura 5.1: Flota e Mjeteve 2020–2022 sipas Drejtorive Rajonale	141
Figura 5.2: Automjetet e Pasagjerëve sipas Vitit të Prodhimit, Qarku Shkodër	141
Figura 5.3: Automjetet e pasagjerëve sipas llojit të karburantit.....	142
Figura 5.4: Automjetet e pasagjerëve sipas kapacitetit të motorit.....	142
Figure 5.5: Grafiku i aksidenteve rrugore sipas viteve	145
Figura 5.6: Harta e aksidenteve rrugore në zonën urbane të Shkodrës, 2018–2023	146
Figura 5.7: Lokalizimi i njollave të zeza në nivel bashkie	147
Figura 5.8: Harta e aksidenteve rrugore nga viti 2018 deri në 2023 në Njësinë Administrative të Velipojës .	148
Figura 5.9: Prania e CO ₂ në Shkodër.....	150
<i>Figura 5.10: Përqendrimi i NO₂ në Shkodër.....</i>	<i>151</i>
<i>Figura 5.11: Përqendrimi i PM_{2.5} në Shkodër</i>	<i>152</i>
<i>Figura 5.12: Përqendrimi i PM₁₀ në Shkodër.....</i>	<i>153</i>
Figura 5.13: Të dhëna grafike nga pikët e matjes – zhurma	154
Figura 5.14: Hartë e shpërndarjes së zhurmës në qytet	155

Figura 5.15: Imazh satelitor i hapësirave të parkimit në plazhin e Velipojës, Plazhi Ada	156
Figure 5.16: Imazh satelitor i hapësirave të parkimit në plazhin e Velipojës, pranë plazhit Vilun.....	157
Figure 5.17: Imazh satelitor i hapësirave të parkimit në plazhin e Velipojës, plazhi Viluni	157
Figure 5.18: Tendencat e treguesve socialë në Bashkinë Shkodër	159
Figura 6.1: Harta e Transportit të Integruar – Shqipëria 2030, PPK	162
Figure 6.2: Akset kryesore të propozuara të infrastrukturës – PPK, 2030	163
Figura 6.3. Transporti rrugor dhe nyjet multimodale, PPK 2030	164
Figure 6.4. Transporti hekurudhor dhe nyjet multimodale, PPK 2030	164
Figura 6.5. Harta e Zonave me Rëndësi Kombëtare – PPK, 2030	165
Figura 6.6 Shkodër 2030 Harta e Vizionit të Planit të Përgjithshëm Vendor	167
Figura 6.7. PPV – Terminali Multimodal Velipojë (stacioni ekzistues i autobusëve).....	169
Figura 6.8. PPV - Terminali Multimodal Shkodër (stacioni ekzistues i autobusëve).....	170
Figura 6.9. Harta e Infrastrukturës së Transportit, PPV Shkodër 2030, me fokus në qytetin e Shkodrës dhe rrethinat.....	171
Figura 6.10. Harta e Infrastrukturës së Transportit, PPV Shkodër 2030, me fokus në Velipojë	172
Figura 6.11. Seksion rrugor i PPV-së për Rrugët Urbane Dytësore në kontekste natyrore.....	173
Figura 6.12. Itineraret çiklistike sipas PPV-së	174
Figure 6.13. Harta e Përdorimit të Propozuar të Tokës për Velipojë. PZHU Shkodër, 2017.	174
Figure 6.14. Hartat dhe skemat e PPV-së për linjat e propozuara të Transportit Publik	175

Lista e Tabelave

Tabela 2-1: Popullsia sipas Njësive Administrative, Bashkia Shkodër, 2022	41
Tabela 2-2: Numri i kompanive dhe entiteteve publike nga madhësia dhe njësitë administrative 2023.....	50
Tabela 2-3: Numri i bizneseve të vogla sipas tipologjisë dhe njësisë administrative, 2023.....	51
Tabela 2-4: Numri i subjekteve sipas tipologjisë dhe njësisë administrative, 2023	51
Tabela 2-5: Mënyrat e udhëtimit të turistëve kur hyjnë në Shqipëri	53
Tabela 2-6: Numri i strukturave akomoduese dhe netëve qëndrim në Bashkinë Shkodër sipas njësive administrative, 2023.....	54
Tabela 2-7: Numri i institucioneve arsimore, Bashkia Shkodër, 2025.....	59
Tabela 2-8: Institucionet shëndetësore në Bashkinë Shkodër, viti 2015	61
Tabela 3-1: Të dhëna të përgjithshme për secilën shërbim të linjave periferike të autobusëve	118
Tabela 3-2: Të dhëna të përgjithshme për secilin shërbim autobusi periferik.....	121
Tabela 5-1: Flota e Mjeteve (2020–2022)	140
Table 5-2: Flota e Mjeteve në Prefekturën Shkodër sipas viteve.....	143
Table 5-3: Shkodër's motorization rate compared to the National one, 2023.	144
Tabela 5-4: Aksidentet rrugore sipas pasojave, 2018–2023, në Bashkinë Shkodër	144

Fjalori i Termave dhe Shkurtesave

Shkurtesa	Përshkrimi në shqip
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
ZPB	Zona e Përmirësimit të Biznesit
dB	decibel
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
BEI	Banka Evropiane e Investimeve
ERI-ITA	Ekip i Asistencës Teknike që punon në këtë nën-detyrë
BE	Bashkimi Evropian
PPV	Plan i Përgjithshëm Vendor
PPK	Plani i Përgjithshëm Kombëtar
INSTAT	Instituti i Statistikave
IRNSH	Instituti për Ruajtjen e Natyrës Shqiptare
OZHQ	Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm
PLQU	Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane
KIBP	Kuadri i Investimeve në Ballkanin Perëndimor

Përmbledhje Ekzekutive

Ky dokument përshkruan dhe zhvillon një ‘**diagnostikim**’ fillestar të sistemit të lëvizshmërisë urbane në qytetin e Shkodrës, Shqipëri. Shkurtimeisht, ai synon të japë një pasqyrë sa më të plotë dhe realiste të gjendjes aktuale, mbi të cilën do të bazohet propozimi për një Plan të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU), i pari i këtij lloji, që synon të plotësojë kuadrin lokal të planifikimit strategjik duke përcaktuar objektivat dhe strategjitë e lëvizshmërisë urbane deri në vitin 2034.

Konteksti

Shkodra është qyteti i dytë më i madh në Shqipëri dhe bën pjesë në një kontekst të veçantë territorial dhe socio-ekonomik. Reforma administrative e vitit 2015 bashkoi disa bashki të mëparshme në Bashkinë e re të Shkodrës, e cila sot përbëhet nga 11 njësi administrative. Është një territor shumë i gjerë, që përfshin zona bregdetare, rurale dhe malore, ku jetojnë mbi 210,000 banorë, nga të cilët më shumë se 116,000, ose 55 për qind, banojnë brenda kufijve historikë të qytetit.

Bëhet fjalë për një popullsi të re (vetëm 13% janë mbi 65 vjeç, ndërsa grupmosha nën 15 vjeç arrin në 21%) dhe me një prirje demografike në rritje, e cila megjithatë ndikohet ndjeshëm nga mungesa fizike e banorëve të regjistruar: pra atyre që kalojnë pjesën më të madhe të vitit jashtë vendit dhe kthehen kryesisht gjatë muajve të verës, kur numri i tyre i afrohet shifrave zyrtare.

Ashtu si në qytetet e tjera shqiptare, zgjerimi i ndërtimeve në lagjet më periferike të Shkodrës ka ndjekur një proces informal dhe të pa planifikuar. Megjithatë, qyteti mbetet shumë i dendur dhe kompakt, në kontrast me fshatrat rurale që nuk kanë një zonë të ndërtuar të theksuar, ku ndërtesat ndodhen kryesisht përgjatë rrugëve kryesore dhe janë shpesh të shpërndara. Për më tepër, Shkodra është një nga qytetet më të vjetra në Ballkan, një vend ku bashkëjetojnë komunitete me prejardhje të ndryshme kulturore dhe fetare. Pavarësisht transformimeve urbane gjatë regjimit komunist dhe periudhës menjëherë pas tij (veçanërisht të theksuara në ndërtesat publike dhe private), rrjeti i vjetër rrugor i qytetit osman ka mbetur pothuajse plotësisht i dallueshëm, më vonë i riorganizuar nga bulevardet austro-hungareze. “Mahalla”, lagje banimi osmane e vetë-mjaftueshme me një objekt fetar në qendër dhe me sistemin e saj të rrugicave të ngushta dhe kopshteve private, është ende pjesërisht e dallueshme, megjithëse është funksioni social i rrugës si vend takimi dhe jete shoqërore ai që ka mbijetuar më shumë sesa vetë struktura fizike, përkundër mungesës së Pazarit të Vjetër (i shembur në vitin 1968). Trashëgimia më e mirë e ruajtur gjendet në lagjen katolike, me dyqane dhe aktivitete përgjatë rrugës, që sot janë pjesë e të vetmes rrugë pedonale të qytetit dhe e zonës me qarkullim të kufizuar. Qyteti i Shkodrës ka një popullsi të dendur dhe shërbime të shpërndara në mënyrë të balancuar në lagjet e brendshme të tij.

Velipoja, një tjetër zonë me rëndësi në kuadër të PLQU-së, ka njohur një zhvillim më të vonshëm, të lidhur kryesisht me turizmin. Ky zhvillim është nxitur nga prania e peizazheve natyrore të mbrojtura, që përfshijnë zona bregdetare, bujqësore-lumore dhe lagunore. Duke u larguar nga bregdeti drejt brendësisë, territori përreth qytetit përfshin zona të mbrojtura përgjatë lumenjve Buna, Kir dhe Drin, si dhe Liqenin e Shkodrës, i cili shërben si zonë kufitare midis Shqipërisë dhe Malit të Zi. Kjo situatë ndikon drejtpërdrejt në çështjet që lidhen me menaxhimin e ujërave dhe rrezikun nga përmytjet, i cili fatkeqësisht është mjaft i lartë, për shkak edhe të infrastrukturës ekzistuese hidroenergjetike.

Ndërlidhja

Shkodra ka pranë dy aeroporte ndërkombëtare që i shërbejnë qytetit: aeroporti i Podgoricës në distancë prej 63 km dhe ai i Tiranës në 83 km. Porti fqinj i Shëngjinit aktualisht nuk ofron lidhje detare për pasagjerë, ndërsa një linjë sezonale nga Ankona drejt Tivarit (Mal i Zi) është rihapur gjatë verës së vitit 2024 (të dy portet ndodhen vetëm 45 km larg), si dhe porti i Durrësit 107 km larg, që ofron linja të rregullta me Barin dhe Ankonën. Hekurudha e vetme ndërkufitare në Shqipëri, ajo midis Tiranës dhe Podgoricës, është aktualisht jashtë funksionit dhe në proces rindërtimi¹, po ashtu edhe stacioni hekurudhor i Shkodrës. Edhe lidhjet rrugore në distanca të gjata janë të vështira: pritet ndërtimi i autostradës Adriatiko-Joniane, e cila do të ndihmojë në

¹ The Vorë - Hani i Hotit Route 2 Railway is a Flagship project part of the Core Network of the indicative extension of the Trans-European Transport Network (TEN-T) in the Western Balkans (Rail Route 2). It is financed by loans from the EIB and EBRD and investment and technical assistance grants from the Western Balkans Investment Framework (WBIF).

lehtësimin e trafikut në urën mbi lumin Buna, e cila përbën një ngushticë kritike të të gjithë sistemit rrugor, veçanërisht gjatë sezonit veror, kur radhët e automjeteve mund të zgjasin mbi dy orë. Nga ana tjetër, rrugët periferike lokale janë përmirësuar ndjeshëm vitet e fundit: SH27 drejt Velipojës, SH41 drejt Muriqanit dhe kufirit me Malin e Zi, si dhe rruga drejt Parkut Kombëtar të Thethit. Rruga SH24, që lidh fshatrat Shirokë dhe Zogaj, është në proces zgjerimi dhe përmirësimi në segmentin e saj të fundit, si dhe është lidhur me segmentin përgjatë liqenit në territorin malazez (duke përfshirë edhe ndërtimin e një pike të re doganore). Më së fundi, është ndërtuar edhe Unaza e Re Perëndimore, një infrastrukturë që përveç funksionit të saj rrugor, synonte gjithashtu të shërbente si mbrojtje nga përmbytjet. Aktualisht, kjo është një rrugë me katër korsi, e pajisur me shtigje biçikletash dhe këmbësorësh në të dy drejtimet e lëvizjes.

Rrjeti rrugor dhe parkimi

Rrjeti rrugor urban përfshin gjithashtu disa lidhje të brendshme ndërmjet lagjeve, në formën e unazave të vogla, si dhe dy korridore kryesore të orientuara veri-jug dhe lindje-perëndim, të cilat kryqëzohen në sheshin qendror “Demokracia”. Ky konfigurim formon një lloj rombi përgjatë bulevardëve të gjelbëruara, brenda të cilit rrjeti i rrugëve bëhet më i imët dhe më i ngushtë, duke krijuar vështirësi të vazhdueshme në bashkëjetesën midis automjeteve dhe përdoruesve të tjerë të rrugës.

Në Velipojë, rrugët lokale janë ende pjesërisht të shtruara. Parashikohet ndërtimi i një ure mbi lumin Buna, e cila do të përfshijë edhe një pikë kontrolli kufitar dhe do të lidhë drejtpërdrejt Velipojën me Ulqinin. Ndërkohë, segmenti në veri (Baks Rrjoll) që lidh zonën me Shëngjinin është në ndërtim e sipër dhe pritet të përfundojë në vitin 2025.

Sa i përket parkimit në zonat urbane, rreth 2,230 vende parkimi në rrugë dhe 850 vende parkimi jashtë rrugë në zonat qendrore janë evidentuar në kuadër të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU). Nuk ka struktura të ndërtuara për parkim si parkingje nëntokësore apo me shumë kate. Organizimi i hapësirës rrugore karakterizohet nga parkimi linear në të dy anët e rrugës, përveç disa seksioneve ku ekziston një korsi biçikletash me dy drejtime në njërin anë. Qytetarët, kompanitë dhe institucionet mund të kërkojnë një ose më shumë vende parkimi të rezervuara në rrugë, të cilat mund të përdoren për maksimumi 8 orë në ditë dhe për 5 ose 7 ditë në javë (kostoja është afërsisht 400 dhe 560 euro në vit, përkatësisht). Kjo përfshin shënime të dedikuara në rrugë me emrin ose logon e “abonentit”. Parkimi i një automjeti në një nga zonat jashtë rrugë në qendër të qytetit kushton rreth 2 euro për gjysmën e ditës dhe 4 euro për një ditë të plotë. Nga ana tjetër, nuk ka zona të dedikuara për parkim të banorëve në lagjet e ndryshme dhe nuk ka shënime rrugore në rrugicat e brendshme lokale. Si pasojë, shumë automjete zënë hapësirën e disponueshme, duke detyruar shpesh këmbësorët të ecin në mes të karrexhatës. Situata është edhe më problematike në pjesët e pasme të ndërtesave të ndryshme, ku humbja e hapësirave publike (siç janë këndet e lojërave për fëmijë) është gjithnjë e më e dukshme, pasi shumë prej këtyre ndërtesave nuk disponojnë garazhe të brendshme.

Velipoja nuk ka zona të dedikuara dhe të rregulluara për parkimin e automjeteve, i cili kryhet kryesisht në rrugë dhe shpeshherë edhe direkt në plazh pranë hapësirave me çadra dhe shezlonge. Një shembull i mirë i rindërtimit dhe balancimit të bashkëjetesës midis automjeteve dhe këmbësorëve është ndërhyrja e realizuar në Shirokë në vitin 2021: atje, një mozaik prej guri që riprodhon një qilim tipik shqiptar zëvendësoi asfaltin; shtyllat mbrojtëse, bimët dhe pemët mbrojnë sheshet dhe hapësirat e reja, ku mund të shijohet pamja e liqenit. Vendet e parkimit në rrugë janë reduktuar nga 150 në 70, të sistemuara në një zonë të vetme në hyrje të resortit. Megjithatë, problemi mbetet kërkesa e lartë për akses me automjet drejt Shirokës, e cila nuk mbështetet nga një shërbim i rregullt dhe i përshtatshëm transporti publik apo një shërbim shuttle nga një zonë më e madhe dhe më e largët parkimi. E gjithë zona jugore pranë urës mbi lumin Buna mund të përmbushë këtë nevojë, duke zgjidhur gjithashtu edhe problemet aktuale të aksesit në kalanë e afërt të Rozafës, së cilës i mungojnë hapësira të përshtatshme parkimi dhe në një linjë të dedikuar autobusi. Megjithatë, kjo zonë ndikohet nga ndërtimi i një parku të ri të madh urban, që parashikon edhe disa hapësira parkimi dhe zona ndërlidhjeje.

Ecja dhe pedalimi

Në vitin 2008 qyteti i Shkodrës rindërtoi rrugën Kol Idromeno në qendrën e tij historike, duke e shndërruar pothuajse tërësisht në zonë për këmbësorë (disa hyrje anësore për automjete janë ende të lejuara). Shëtitorja u zgjatua edhe në rrugët qendrore përreth, 13 Dhjetori – 28 Nëntori, ku ndodhet edhe Bashkia, si dhe në Gjuhadol, duke vendosur një zonë me qarkullim të kufizuar për automjetet. Kjo pjesë prej rreth 1.4 km është sot

zona ku janë përqendruar shumë restorante, bare, hotele, bujtina dhe hostele, dhe ku zhvillohen shumica e aktiviteteve publike.

Më në jug, rruga “Shëtitorja e Molos”, pranë urës së vjetër të Bunës, u rindërtua dhe u kthye në zonë për këmbësorë në vitin 2009. Që nga viti 2011, edhe ura e vjetër mbi lumin Buna është kthyer në urë vetëm për këmbësorë. Itinerari i gjatë për këmbësorë, i cila nis nga rrugët e qytetit të vjetër, ndjek bulevardin Zogu I dhe arrin deri te parku “ish-Pazari”, për të vazhduar më tej deri në Shirokë, përgjatë shëtitores buzë liqenit, ndiqet gjerësisht nga qytetarët, veçanërisht në kohën e lirë. Më së fundi, është shtuar edhe një segment tjetër prej 5 km përgjatë By-Passit perëndimor, e cila rezultoi nga një rikonceptim i projektit fillestar i cili parashikonte një rrugë me 8 korsi. Ky segment përfshin edhe një pistë biçikletash. Velipoja, gjithashtu, që nga viti 2013, ka një shëtitore për këmbësorë prej rreth 2.2 km përgjatë vijës bregdetare, e cila shërben edhe si barrierë mbrojtëse ndaj qasjes së automjeteve në plazh.

Karakteristika më dalluese e Shkodrës në aspektin e lëvizshmërisë është padyshim kultura e biçikletave. Shkodra konsiderohet si kryeqyteti i biçikletave në Ballkan. Biçikletat janë thuajse kudo dhe banorët lëvizin me dy rrota çdo ditë, për çdo qëllim dhe në çdo kusht, madje edhe në shi të rrëmbyeshëm, duke mbajtur me vete fëmijë dhe çanta ushqimore.

Aktualisht, në qytet ndodhen 6 dyqane biçikletash dhe mbi 20 biçiklista (pika riparimi biçikletash). Përdorimi i rrugëve të qytetit është karakterizuar gjithmonë nga një bashkëjetesë e shumëfishtë e mjeteve të ndryshme: biçikletave të shumta, autobusëve dhe furgonëve urbanë, të cilëve më vonë iu shtuan automjetet, të cilat, edhe pse tashmë janë në numër të madh, respektojnë çiklistët dhe qarkullojnë me shpejtësi të moderuar edhe në bulevardet më të gjera. Në vitet e fundit janë ndërtuar disa korsi biçikletash, me një gjatësi totale prej rreth 4.3 km, kryesisht me lëvizje në të dy drejtimet në njërën anë të rrugës dhe të mbrojtura nga barriera gome, për të shmangur parkimin e parregullt. Kjo ndërhyrje është konceptuar për sigurinë e çiklistëve, por në praktikë i ka kufizuar ata në hapësira shumë të ngushta, duke nxitur një ndarje të rrjedhës së qarkullimit që bie ndesh me traditën e bashkëjetesës së lirë, veçanërisht në zonat dhe lagjet më qendrore.

Ky aspekt do të duhet të trajtohet si një prioritet i rëndësishëm në kuadër të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU).

Transporti publik dhe logjistika urbane

Aktualisht, transporti publik urban në Shkodër ofrohet nga një linjë e vetme autobusi urban, L1, e cila mbulon itinerarin jug-veri nga Bahçalleku deri në zonën industriale të Fermentimit, si dhe nga një linjë periferike e operuar nga furgonë, L2, që lidh qendrën e qytetit me Shirokën dhe Zogajn. Linja L1 ka një frekuencë shumë të ndryshueshme gjatë ditës: megjithëse në oraret zyrtare parashikohet të kalojë çdo 15 minuta në orët e pikut dhe çdo 20–30 minuta jashtë tyre, në praktikë, në disa intervale frekuenca bie në 30 minuta apo edhe 1 orë. Nga ana tjetër, linja L2 operon me vetëm 3 udhëtime në ditë. Shërbimi reduktohet edhe më tej, deri në pezullim të plotë pasditeve gjatë disa periudhave, siç janë vera apo pushimet shkollore. Kjo vjen si pasojë e modelit të menaxhimit të transportit publik, i cili është garantuar nga operatorë privatë me koncesion, të cilët nuk marrin subvencione dhe duhet të mbulojnë kostot vetëm përmes të ardhurave nga biletat dhe abonetë (një biletë njëdrejtimëshe kushton rreth 0.4 euro, ndërsa një abone mujore rreth 8 euro). Bashkia e Shkodrës kishte planifikuar funksionimin e tre linjave të tjera autobusi, por kjo nuk u realizua për shkak të mungesës së interesit nga operatorët e ftuar për të paraqitur oferta. Si rrjedhojë, transporti publik vuan nga mungesa e kërkesës së mjaftueshme për të qenë ekonomikisht i qëndrueshëm pa subvencione.

Ekzistojnë gjithashtu 11 linja periferike që lidhin njësitë administrative dhe fshatrat rurale përreth. Edhe këto operohen me koncesion, kryesisht me autobusë dhe furgonë me kapacitet të ulët. Oraret e tyre janë fleksibël, duke u përshtatur me kërkesën, por mbeten informale, të njohura kryesisht nga banorët e atyre njësiteve administrative dhe pa orare apo stacione të përcaktuara qartë. Shërbimet e vetme që subvencionohen janë ato për shkollat, të cilat shpesh operohen me të njëjtat furgonë që përdoren për linjat periferike. Këto shërbime sigurojnë transportin e përditshëm për më shumë se 400 mësues dhe rreth 1,000 nxënës, përfshirë dhe përdorues me aftësi të kufizuara.

Flota e autobusëve dhe furgonëve është mjaft e vjetruar, por në përgjithësi e përshtatshme për shërbimet që ofrohen, edhe pse shpesh nuk dallohen lehtësisht. Problemet më të mëdha lidhen me mungesën e terminaleve të mirëfillta (si në Shkodër ashtu edhe në Velipojë), mungesën e informacionit në stacionet e autobusëve, si

dhe me strehët dhe tabelat e papërshtatshme, në disa raste krejtësisht të munguar. Për më tepër, në qytetin e Shkodrës janë të licencuar dhe aktivë 54 taksi.

Logjistika urbane nuk është e organizuar, (me përjashtim të disa kufizimeve të aksesit për ngarkim dhe shkarkim në zonat për këmbësorë.) Ndërtimi i unazës perëndimore në vitin 2021 ka eliminuar qarkullimin e mjeteve të rënda transit përmes qendrës së qytetit.

Modelet e lëvizshmërisë

Shkodra mund të mbështetet në disa anketime mbi kërkesën për lëvizshmëri të kryera ndër vite: të dhënat për ndarjen sipas mënyrës së udhëtimit janë të disponueshme për vitet 2011, 2016 dhe 2018 dhe një anketë tjetër është realizuar për Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) në vitin 2024. Edhe pse këto anketime nuk janë plotësisht të krahasueshme për shkak të metodologjive të ndryshme të përdorura, të dhënat konfirmojnë një ekuilibër dhe një ndarje që varion mes 32% dhe 36% në vitin 2024 për secilën nga tre mënyrat kryesore të lëvizjes: në këmbë, me biçikletë dhe me makinë private, me përqindje pak më të larta për dy mënyrat e qëndrueshme. Nga ana tjetër, përdorimi i transportit publik dhe motoçikletave është pothuajse i papërfillshëm.

Analiza e fluksit të trafikut, e realizuar përmes një modeli të zhvilluar në vitin 2018 dhe të përditësuar në vitin 2024 për nevojat e PLQU-së, tregon se korridori veri-jug që kalon nëpër qendrën e qytetit është më i ngarkuari, ndonëse jo i tejmbushur (falë gjerësisë së bulevardëve). Bllokime të trafikut ndodhin veçanërisht në aksin Shkodër–Shirokë, për shkak të kapacitetit të kufizuar të rrugës SH24. Gjendja ndryshon ndjeshëm gjatë muajve të verës dhe veçanërisht kur trafiku vëzhgohet në kohë reale: në këtë periudhë, regjistrohen flukse të konsiderueshme të automjeteve drejt dhe nga Mali i Zi dhe Velipoja (në drejtim të detit), si dhe një prani e shtuar e banorëve të kthyer nga emigrimi apo të mërguarve që rikthehen për pushime. Edhe në kushte normale, trafiku rrugor paraqitet mjaft kaotik dhe i çrregullt. Kjo vjen kryesisht si pasojë e fenomenit të përhapur të parkimit në rreshtin e dytë, i cili redukton kapacitetin e shumë bulevardëve në vetëm një korsi për secilin drejtim. Për më tepër, shumë udhëtime me makinë janë në distanca të shkurtra dhe drejtohen kryesisht drejt qendrës, pa u rregulluar nga politika të përshtatshme parkimi, siç është përmendur më herët.

Ndikimet

Shkodra ka një normë motorizimi (numri i mjeteve për 1,000 banorë) prej 150, që është shumë e ulët krahasuar me shumicën e vendeve perëndimore. Rreth 80 për qind e automjeteve në qarkun e Shkodrës janë më të vjetra se 15 vjet, ndërsa 18 për qind të tjera janë midis 8 dhe 15 vjet të përdorura.

Në vitin 2023, 9 persona humbën jetën në aksidente rrugore (krahasuar me 11 në vitin 2018 dhe vetëm 3 në vitin 2022). Numri i të plagosurve rëndë ra nga 18 në vitin 2018 në 10 në vitin 2023; ndërsa numri i të plagosurve lehtë mbeti pothuajse i qëndrueshëm, nën 70 raste.

Një përqindje e konsiderueshme e aksidentëve në zonat urbane, rreth 40 për qind, përfshijnë këmbësorë dhe çiklistë. Pikat më të rrezikshme identifikohen në segmentin e SH1 në drejtim të Koplikut, në hyrjen jugore pranë urës mbi Bunë, si dhe në zonën e Bahçallekut.

Shkodra disponon një sistem mjaft të avancuar të monitorimit të cilësisë së ajrit, i cili funksionon përmes sensorëve të shpërndarë pothuajse në të gjithë territorin e bashkisë. Të dhënat e mbledhura dhe të analizuar gjatë viteve 2022 dhe 2023 tregojnë se nuk ka nivele shqetësuese të emetimeve atmosferike për ndotësit kryesorë: nuk janë konstatuar tejkallime të kufijve të lejuar, me përjashtim të disa zonave shumë të lokalizuara (përfshirë nënstacionin elektrik pranë Sheshit Demokracia) dhe për periudha të kufizuara kohore.

Ndryshe paraqitet situata në lidhje me ndotjen akustike, e cila në shumë zona tejkalon pragun e 55 decibelëve.

Korniza e planifikimit dhe programimit

Plani i Përgjithshëm Vendor (PPV) i Bashkisë Shkodër është miratuar në vitin 2017 dhe përfaqëson dokumentin kryesor të planifikimit territorial, i cili udhëheq dhe rregullon të gjitha ndërhyrjet zhvillimore dhe hapësinore në nivel lokal brenda territorit të bashkisë.

Strategjia Territoriale e përcaktuar në këtë plan identifikon parimet themelore që udhëheqin vizionin “Shkodra 2030”, i cili mbështetet mbi tre shtylla: Qytet i Gjellbër dhe i Qëndrueshëm, Inteligent dhe i Jetueshëm. Strategjia përkufizon gjithashtu pesë objektiva strategjike, një pjesë e të cilëve lidhen drejtpërdrejt me Planin e

Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) dhe përfshijnë një sërë programesh për infrastrukturën e transportit, të detajuara më tej në të ashtuquajturin Plan Zhvillimi.

PPV është hartuar në përputhje me Planin e Përgjithshëm Kombëtar të Territorit – Shqipëria 2030, i cili përfshin projektet prioritare të infrastrukturës kombëtare në qarkun e Shkodrës.

Sfidat kryesore të lëvizshmërisë dhe analiza SWOT

Rezultatet e kësaj faze të parë diagnostikuese janë përpunuar gjithashtu falë kontributit të drejtpërdrejtë të qytetarëve dhe grupeve të interesit, të cilët morën pjesë në workshop-et e konsultimit dhe ofruan mendime dhe komente të vlefshme. Më shumë detaje gjenden në Shtojcën I të PLQU-së.

I të PLQU-së.

Aktivitetet pjesëmarrëse çuan në një analizë të përbashkët. Kapitulli i fundit i këtij dokumenti përmban një listë përmbledhëse fillestare të problemeve dhe mundësive kryesore që lidhen me transportin privat të motorizuar, lëvizshmërinë aktive (ecja dhe çiklizmi) dhe transportin kolektiv. Ai identifikon dhe përshkruan katër sfida kryesore:

- Mbrojtja e trashëgimisë, natyrës dhe praktikave të lëvizshmërisë së qëndrueshme: sfida e ruajtjes
- Sfida e zbutjes së ndikimeve dhe rritjes së qëndrueshmërisë
- Sfida e varësisë nga makina
- Të lëvizim së bashku: sfida e lëvizshmërisë kolektive

Më pas, dokumenti përmbillet me një analizë SWOT që i referohet sistemit të lëvizshmërisë në tërësi, si dhe procesit të planifikimit dhe zbatimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme.

Pikat e Forta përfshijnë një drejtim të qartë drejt lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme, i mbështetur në traditë dhe i forcuar nga një angazhim i fortë politik dhe një sërë politikash në zbatim (p.sh. çiklizmi), plane dhe projekte të lidhura me transportin. Rrjeti rrugor përbëhet nga një përzierje hierarkike e rrugëve kryesore radiale të mbështetura mbi bulevarde, të kombinuara me një unazë që ka penguar shpërndarjen e përgjithshme të trafikut edhe në rrugët lokale, duke mundësuar kështu ruajtjen e pjesshme të qendrës historike. Gjithashtu, Shkodra përfiton nga rrugë kryesore të gjera dhe pika të shumta hyrjeje e daljeje, përvoja në rigjenerimin urban dhe përmirësimin e zonave informale, si dhe një qasje të dyfishtë që ndërthur zbatimin konkret me hartimin e politikave në nivel Bashkie.

Ndër **Dobësitë** përmendet mungesa e stafit të mjaftueshëm në departamentet e Bashkisë për të trajtuar çështjet e lëvizshmërisë; konfigurimi i rrjetit kryesor rrugor, i cili favorizon krijimin e ngërçeve dhe bllokimeve të trafikut në pika kyçe; mungesa ose pamjaftueshmëria e pronës publike brenda unazës së qytetit, që mund të përcaktohet për parkim jashtë rruge; gjendja e dobët e mirëmbajtjes së disa infrastrukturave rrugore; mungesa e një sistemi të transportit publik efikas dhe financiarisht të qëndrueshëm; si dhe mungesa e një sistemi për menaxhimin e parkimit publik dhe zbatimi i dobët i rregullave ekzistuese të parkimit.

Kultura e jashtëzakonshme e çiklizmit në Shkodër përbën një nga **Mundësitë** kryesore, ashtu si edhe klima e butë, topografia kompakte dhe e sheshtë, peizazhi i bukur dhe atraksionet turistike pranë qytetit, dendësia relativisht e lartë e popullsisë, kultura e fortë e lëvizjes në këmbë, si dhe fakti që një pjesë e konsiderueshme e familjeve ende nuk zotërojnë automjete ose i përdorin ato vetëm për qëllime rekreative.

Kërcënimet përfshijnë urbanizimin dhe ndryshimet në funksionin dhe përzierjen e përdorimit të tokës në qendrën e Shkodrës, një rezistencë të caktuar ndaj ndryshimit, me automjetet që ende perceptohen si simbol statusi, si dhe burimet e kufizuara financiare për zbatimin e politikave të qëndrueshme të lëvizshmërisë urbane në një kontekst me turizëm në rritje dhe kërkesë në zgjerim për infrastrukturë më të përshtatshme.

1 Hyrje

Projekti “Porta e Alpeve” është një program i integruar që synon zhvillimin e turizmit dhe përmirësimin urban, përmes investimeve publike në transport të qëndrueshëm, infrastrukturë urbane dhe hapësira publike, infrastrukturë mjedisore dhe rehabilitim mjedisor, si dhe në trashëgiminë natyrore dhe kulturore. Ky program synon të zhblllokojë potencialin për një zhvillim ekonomik të qëndrueshëm të udhëhequr nga turizmi. Ky program synon të zhblllokojë potencialin për një zhvillim ekonomik të qëndrueshëm të udhëhequr nga turizmi. Investimet parashikohet të financohen përmes një huaje nga Banka Evropiane e Investimeve (EIB).

Iniciativa për Qëndrueshmëri Ekonomike (ERI) është përgjigjja e Bankës Evropiane të Investimeve (BEI) ndaj kërkesës së Këshillit Evropian për të forcuar mbështetjen ndaj vendeve fqinje të Bashkimit Evropian, me synim nxitjen e rritjes ekonomike dhe përmbytjen e objektivave të zhvillimit të qëndrueshëm. Kjo iniciativë synon të mobilizojë me shpejtësi fonde shtesë në mbështetje të rritjes së qëndrueshme, ndërtimit të infrastrukturës thelbësore dhe forcimit të kohezionit social në vendet e fqinjësisë jugore dhe të Ballkanit Perëndimor. ERI mbulon ndërhyrje në sektorin publik dhe privat, duke mbështetur projektet e BEI në të gjitha fazat e ciklit të tyre.

Në përputhje me parimet themelore të veprimit të saj, BEI angazhohet në trajtim të sfidave mjedisore dhe sociale përmes financimit të projekteve që kontribuojnë në përmirësimin e cilësisë së jetës urbane. Në këtë drejtim, lëvizshmëria urbane e qëndrueshme përfaqëson një prioritet të rëndësishëm në financimet urbane të bankës.

1.1 Qëllimet dhe fusha e veprimit

Ky dokument është pjesë e procesit të **hartimit të Planit të parë të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) për qytetin e Shkodrës** dhe paraqet **Analizën e Gjendjes**.

Procesi i planifikimit të ndjekur është në përputhje me synimet dhe aktivitetet e projektit “Porta e Alpeve” dhe bazohet në konceptin dhe qasjen e Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane (PLQU) të zhvilluar nga Bashkimi Evropian. Ky proces synon të integrojë përpjekjet politike, vizionet, investimet dhe zbatimin në fushën e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme brenda një praktike të mirëfilltë strategjike të planifikimit, një kornize të qartë dhe një dokumenti zyrtar të miratuar nga Bashkia e Shkodrës.

Procesi u nis në dhjetor 2023, në përputhje me programin e Bashkisë aktuale, dhe përfshin disa nga drejtoritë e Bashkisë Shkodër, si edhe qytetarët dhe palët e interesuara, përfshirë përfaqësues të komunitetit dhe sektorit publik e privat.

Nga pikëpamja gjeografike, PLQU-ja e Shkodrës fokusohet në zonën e brendshme të qytetit, që përkon me kufijtë e mëparshëm të Bashkisë Shkodër (para reformës territoriale-administrative të vitit 2014), si dhe në zonën urbane të njësisë administrative të Rrethinës dhe në njësinë administrative të Velipojës, në bregdetin e Adriatikut. Një sërë konceptesh dhe masash janë gjithashtu të përcaktuara dhe të zbatueshme për zonat urbane të njësive të tjera administrative që përbëjnë territorin e zgjeruar të Bashkisë Shkodër.

Koncepti i PLQU-së bazohet në parimin e planifikimit afatgjatë. Në këtë drejtim, masat ndërhyrëse të propozuara janë planifikuar në bazë të tre periudhave kohore:

- Afatshkurtër: 2 vite (deri në vitin 2026)
- Afatmesëm: 5 vite (deri në vitin 2029)
- Afatgjatë: 10 vite (deri në vitin 2034).

1.2 Metodologjia

Hartimi i PLQU-së së Shkodrës ndjek Udhëzimet Evropiane për Planifikimin të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane².

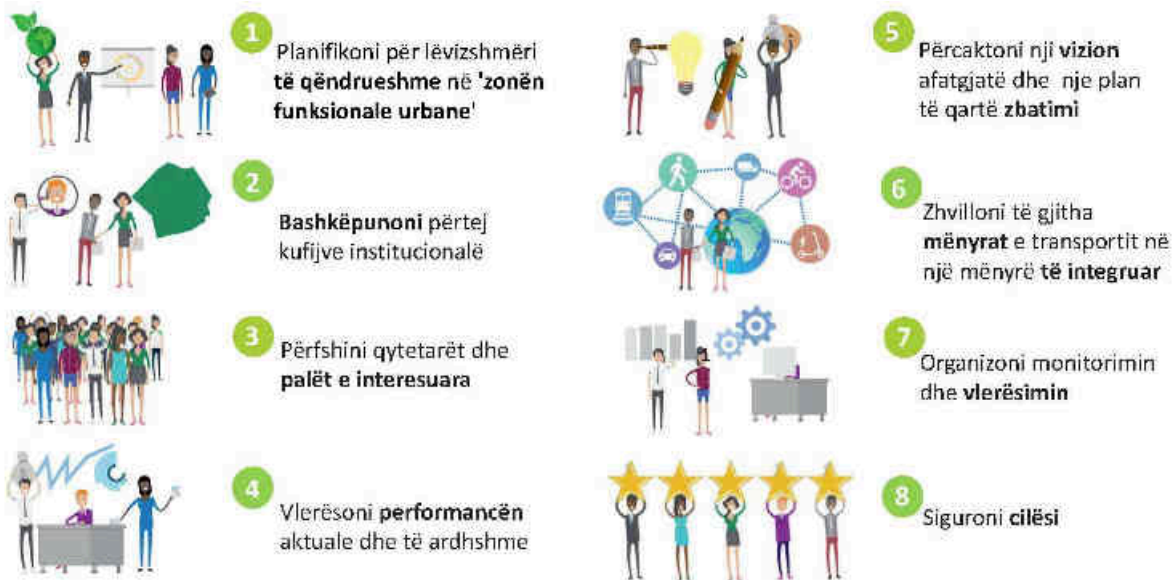
² [sump_guidelines_2019_second_edition.pdf](#)

Përkufizimi i mëposhtëm i Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) është marrë nga këto udhëzime dhe është gjerësisht i pranuar në Evropë dhe ndërkombëtarisht:

“Një Plan i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane është një plan strategjik i hartuar për të përmbushur nevojat për lëvizshmëri të njerëzve dhe bizneseve në qytete dhe zonat përreth tyre, me qëllim përmirësimin e cilësisë së jetës. Ai mbështetet në praktikat ekzistuese të planifikimit dhe merr parasysh parimet e integritit, pjesëmarrjes dhe vlerësimit.”

Së fundmi, ky proces është rishikuar dhe përditësuar, për të ofruar udhëzime shtesë mbi tema specifike të planifikimit dhe për të përfshirë zhvillimet më të rëndësishme në fushën e lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane.

Figura 1.1: Thelbi i PLQU-ve: 8 parimet themelore



Burimi: Udhëzuesi për hartimin dhe zbatimin e një Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, Botimi i Dytë, 2019

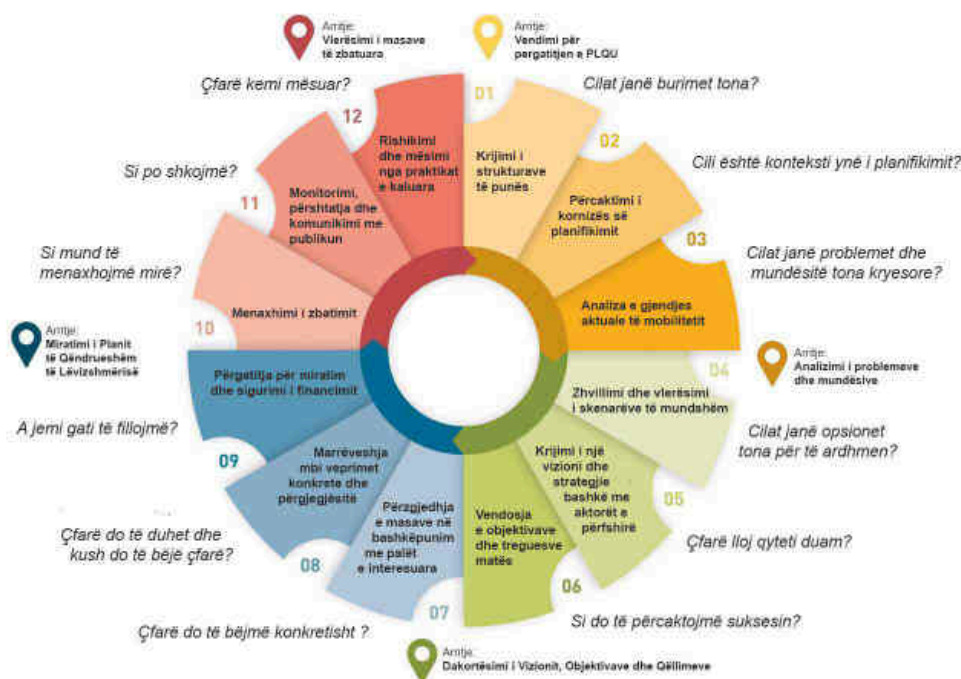
Figura 1.2: Dallimet midis planifikimit tradicional të transportit dhe PLQU-së

Planifikimi Tradicional i Transportit		Planifikimi i Qëndrueshëm i Lëvizshmërisë Urbane
Fokus te trafiku	→	Fokus te njerëzit
Objektivat kryesore: Kapaciteti i rrjedhës së trafikut dhe shpejtësia	→	Objektivat kryesore: Qasja dhe cilësia e jetës , përfshirë barazinë sociale, shëndetin dhe cilësinë mjedisore, si dhe qëndrueshmërinë ekonomike
I përqendruar në mënyrën e transportit	→	Zhvillim i integruar i të gjitha mënyrave të transportit dhe kalim drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme
Infrastrukturë si tema kryesore	→	Kombinim i infrastrukturës, tregut, rregullimit, informacionit dhe promovimit
Dokument planifikimi sektorial	→	Dokument planifikimi i përputhshëm me fushat e tjera të politikave
Plan zbatimi afatshkurtër dhe afatmesëm	→	Plan zbatimi afatshkurtër dhe afatmesëm i integruar në një vizion dhe strategji afatgjatë
Mbulohet një zonë administrative	→	Mbulohet një zonë urbane funksionale bazuar në lëvizjet për në punë
Domeni i inxhinierëve të trafikut	→	Ekip multidisiplinor për planifikim
Planifikim nga ekspertët	→	Planifikim me përfshirjen e palëve të interesuara dhe qytetarëve përmes një qasjeje transparente dhe pjesëmarrëse
Vlerësim i kufizuar i ndikimit	→	Vlerësim sistematik i ndikimeve për të nxitur mësimin dhe përmirësimin

Burimi: Udhëzuesi për hartimin dhe zbatimin e një Plani të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, Botimi i Dytë, 2019

Udhëzuesi i BE-së bazohet në 4 faza dhe 12 hapa kryesorë, siç ilustron në figurën vijuese. Hapat e propozuar nuk janë domosdoshmërisht të njëpasnjëshëm dhe mund të nevojitet që të zbatohen paralelisht ose të rishikohen gjatë zhvillimit të procesit.

Figura 1.3: 12 hapat e Planifikimit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane – Një përmbledhje për vendimmarrësit



© Rupprecht Consult 2019

Burimi: Udhëzuesi për hartimin dhe zbatimin e një Plani të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane, Botimi i Dytë, 2019

1.3 Procesi dhe struktura e menaxhimit

Procesi i hartimit të PLQU-së është menaxhuar nga grupi i punës si më poshtë:

Emri	Detyra / Pozicioni
Benet Beci	Kryetari i Bashkisë
Onid Bejleri	Nënkryetari i Bashkisë
Altin Salihi	Drejtori i Ndërmarrjes së Shërbimeve Publike
Lulzim Mashi	Drejtori i Zyrës së Planifikimit të Territorit
Taulant Dibra	Ish-drejtori i Zyrës së Planifikimit të Territorit
Erjon Dilaveri	Pergjegjës sektori, Planifikimi.
Rasel Teli	Ekspert, Zyra e Planifikimit të territorit
Irma Temali	Ekspert, Zyra e Planifikimit të territorit
Aida Shllaku	Drejtor ne Drejtorinë e Mjedisit dhe Energjisë së rinovueshme
Arlinda Bilali	Drejtor, Drejtoria e Shërbimeve Sociale

Ekipi i ekspertëve të ERI-ITA ofroi ekspertizën kryesore në planifikim dhe njohuritë sektoriale të nevojshme:

Emri	Detyra / Pozicioni
Cosimo Chiffi	Udhëheqësi i ekipit PLQU
Nektar Duma	Urbanist – Ekspert PLQU
Redi Struga	Inxhinier Civil – Transporti
Jurtin Haro	Urbanist/Peisazhist
Fiona Mali	Planifikues Hapsinor
Edmond Alite	Planifikues Transporti / Ekspert Lëvizshmërie Urbane
Anni Kalfa	Eksperte e Rrezikut Klimatik dhe Qëndrueshmërisë Mjedisore
Alketa Skendaj	Eksperte e Zhvillimit Social
Enieda Marku	Eksperte Ligjore
Eniana Kociaj	Mbështetja e Menaxhimit të Projekteve dhe Integrimi Gjinator
Klodiana Serraj	Planikuese e Komunikimit dhe Angazhimit të Palëve të Interesuara
Victoria Primhak	Menaxher i lartë i projektit – Porta e Alpeve
Blendi Bushati	Ekspert i Lartë i Zhvillimit Rajonal i projektit – Porta e Alpeve

1.4 Dokumentacioni dhe të dhënat e konsultuara

Analiza e problemeve dhe mundësive (analiza e gjendjes) është kryer në bashkëpunim të ngushtë me drejtoritë përkatëse të Bashkisë Shkodër, të cilat kanë vënë në dispozicion dokumentacionin përkatës, materialet dhe të dhënat e përditësuara, kur ato ishin të disponueshme. Të dhëna të tjera të përditësuara janë mbledhur nga burime zyrtare kombëtare shqiptare, (përfshirë edhe të dhënat paraprake nga Censusi i vitit 2023), ndërsa informacioni i përfshirë në disa seksione të dokumentit bazohet në të dhëna të marra nga Plani i Përgjithshëm Vendor i vitit 2017, i cili aktualisht është në proces rishikimi.

1.5 Struktura e dokumentit

The SUMP document is organised in three Volumes:

- (Ky) **Vëllimi I** - Analiza e gjendjes, i cili pasqyron rezultatet e arritura gjatë fazës së parë të procesit të planifikimit
- (Ky) **Vëllimi II** – Propozimi i Planit, që përfshin dimensionin strategjik dhe atë të planifikimit të masave
- **Vëllimi III – Shtojcat**, që përfshin procesin dhe aktivitetet pjesëmarrëse, anketën mbi sjelljen e përdoruesve, si dhe dokumente të tjera teknike të lidhura me PLQU-në.

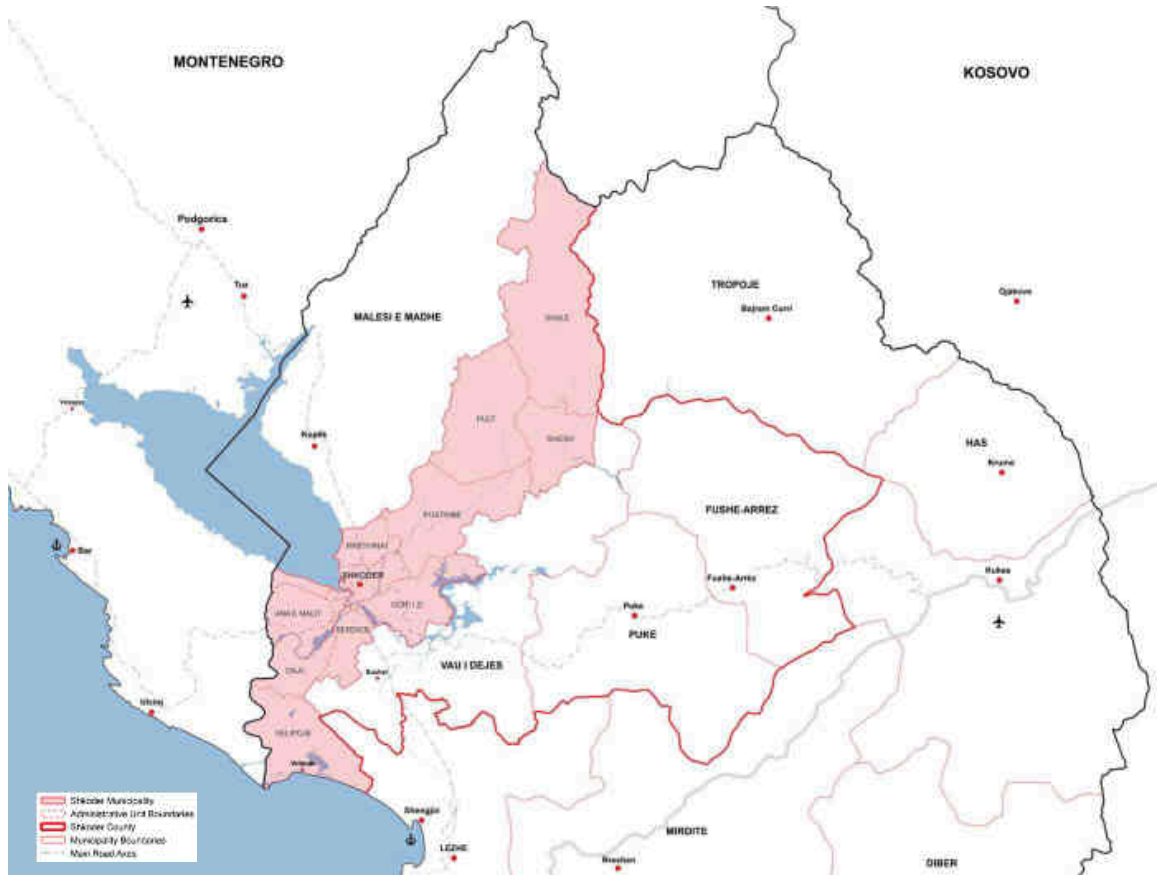
Me referencë të Vëllimi I, pas kësaj **Hyrjeje**:

- **Kapitulli 2** analizon kontekstin e qytetit, duke përfshirë (territorin, demografinë, ekonominë lokale, strukturën dhe zhvillimin urban, si dhe shpërndarjen e objekteve dhe shërbimeve.)
- **Kapitulli 3** përshkruan gjendjen aktuale dhe infrastrukturën ekzistuese të transportit dhe shërbimet e lëvizshmërisë, (duke përfshirë lidhjet në distanca të gjata, transportin rrugor, parkimin, transportin kolektiv, lëvizjen në këmbë dhe me biçikletë, logjistikën urbane dhe politikat për lëvizshmëri të qëndrueshme.)
- **Kapitulli 4** paraqet të dhëna mbi kërkesën për transport (ndarja sipas mënyrës së udhëtimit, zotërimi i automjeteve, profilet e trafikut, përdorimi i transportit publik, elementë të sjelljes).
- Ndikimet e sistemit të transportit janë analizuar në **Kapitullin 5**, në aspektet që lidhen me sigurinë rrugore, mjedisin (cilësinë e ajrit, gazrat serrë, ndotjen akustike etj.) dhe përfshirjen sociale.
- **Kapitulli 6** përmban një përmbledhje të planeve dhe studimeve ekzistuese që kanë rëndësi strategjike për formësimin e së ardhmes së lëvizshmërisë urbane në Shkodër.
- **Kapitulli 7** paraqet rezultatin përfundimtar të analizës së gjendjes, përmes analizës së problemeve dhe mundësive për zhvillimin e PLQU-së së parë të qytetit të Shkodrës.

2 Konteksti

Shkodra është një ndër qytetet më të mëdha në Shqipëri dhe kryeqendra e një qarku që përfshin 5 bashki: Fushë-Arrëz, Malësi e Madhe, Pukë, Shkodër dhe Vau i Dejës. E shtrirë në një sipërfaqe të gjerë prej 873 km² në veriperëndim të Shqipërisë, territori i saj përfshin një hapësirë të gjerë që shtrihet nga Deti Adriatik dhe kufiri me Malin e Zi deri në zonat malore të Alpeve. Qyteti i Shkodrës përbën një qendër të rëndësishme politike dhe administrative, si edhe një nyje urbane ekonomike dhe kulturore për gjithë Shqipërinë e Veriut. Universiteti i Shkodrës, bibliotekat, arkivat, kishat, xhamitë dhe muzetë e saj ofrojnë një pasqyrë të shumëllojshme të Shqipërisë së sotme, që është e orientuar drejt zhvillimit, duke ruajtur njëkohësisht një lidhje të fortë me traditat lokale.

Figura 2.1: Njësitë administrative të Bashkisë Shkodër dhe kufijtë e Qarkut Shkodër



Në vitin 2015, u zbatua Reforma Territoriale-Administrative, e cila u përcaktua me Ligjin nr. 115/2014 “Për ndarjen administrative-territoriale të njësive të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë”, duke reduktuar numrin e njësive të qeverisjes vendore nga 373 në 61 bashki.

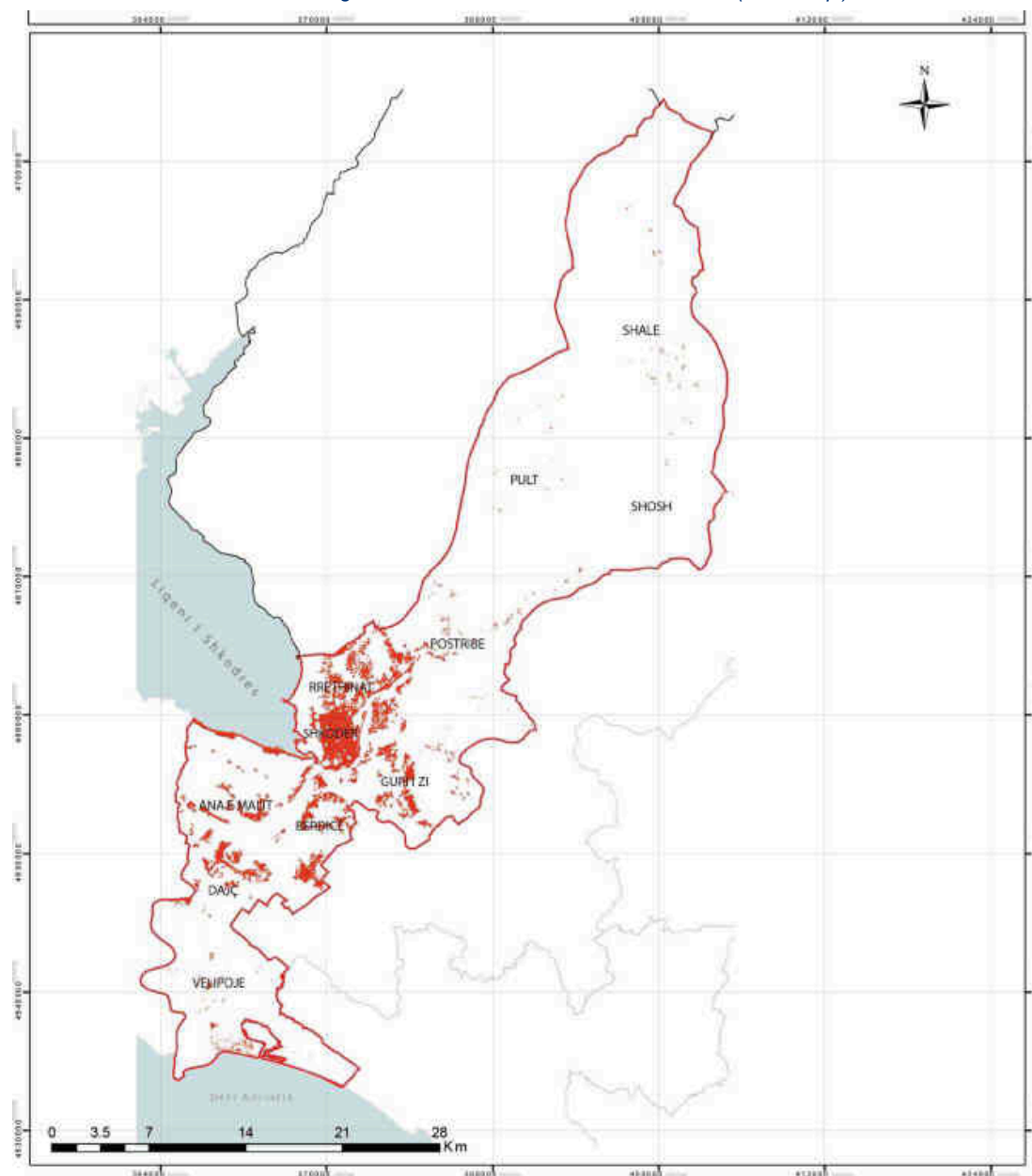
Territori i bashkisë përfshin 11 njësi të mëparshme të qeverisjes vendore (komuna), të cilat tani quhen njësi administrative (NJAs) – Shkodër, Ana e Malit, Bërdicë, Dajç, Guri i Zi, Postribë, Pult, Rrethina, Shalë, Shosh dhe Velipojë. Njësia qendrore urbane e Shkodrës, së bashku me njësinë administrative të urbanizuar të Rrethinës, përqendrojnë 68% të popullsisë rezidente (145.000 banorë).

2.1 Struktura urbane dhe zhvillimi

2.1.1 Sistemi urban i Bashkisë Shkodër

Plani i Përgjithshëm Vendor (PPV) i Shkodrës (i miratuar në vitin 2017) është hartuar në përputhje me Ligjin nr. 107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit” të Republikës së Shqipërisë. Ky plan kishte për qëllim të analizonte zhvillimin urban brenda kufijve të Bashkisë dhe të përcaktonte të ashtuquajturin “sistem urban”, i cili përfshin si qytetet, ashtu edhe vendbanime të tjera, të mëdha apo të vogla, që kanë një densitet të konsiderueshëm ndërtimi, të mjaftueshëm për t’u konsideruar si zona të urbanizuara (pra zona të banuara dhe të ndërtuara).

Figura 2.2: Harta e sistemit ekzistues urban (në të kuqe)

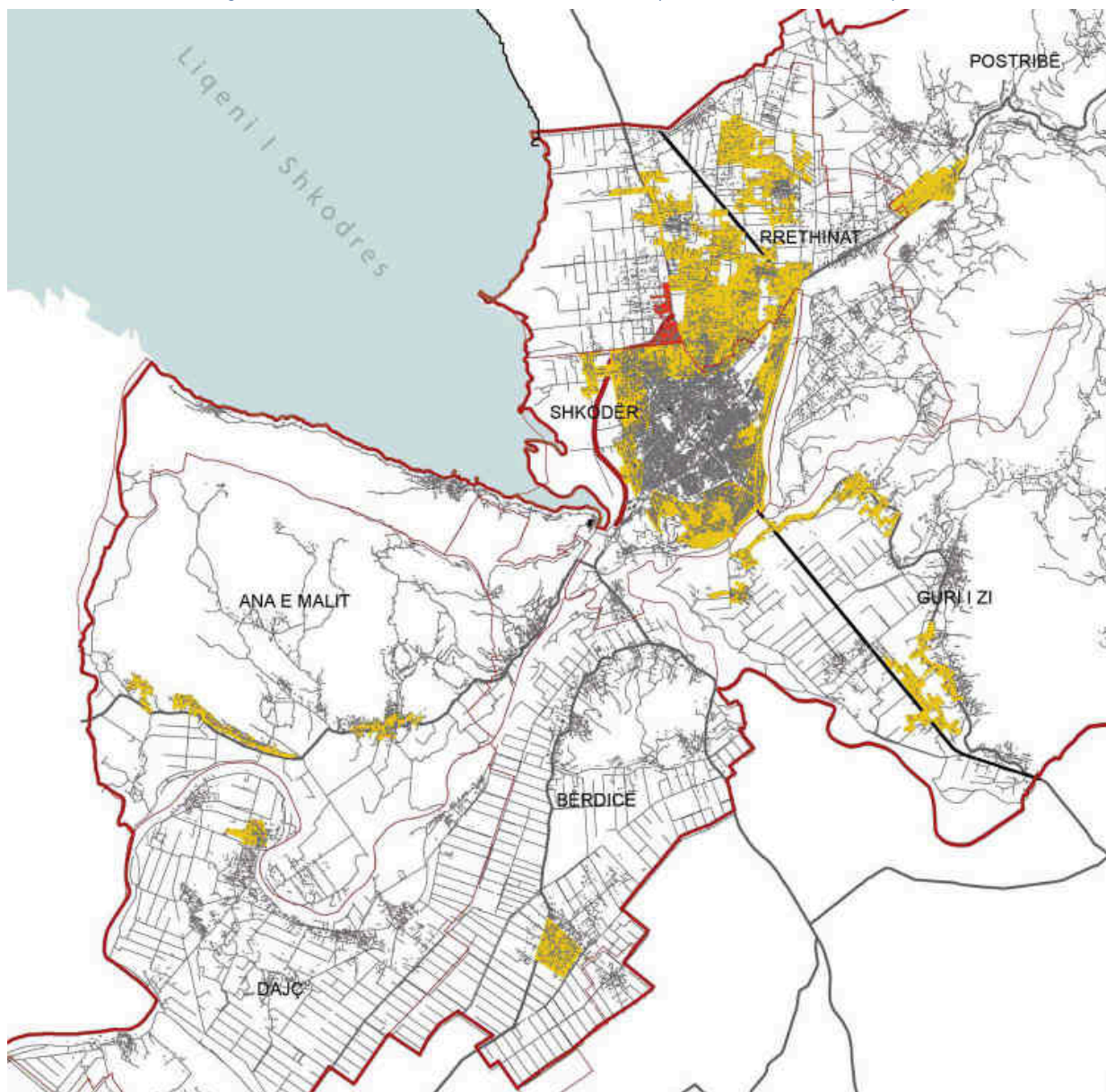


Burimi: Plani i Përgjithshëm Vendor i Shkodrës, 2017

Një pjesë e konsiderueshme e periferive të Shkodrës, përfshirë Rrethinën, Gurin e Zi, Anën e Malit dhe Trushin (Bërdicë), përbëhet nga të ashtuquajturat zona informale, të cilat kanë kryesisht funksion banimi ose ekonomik. Vendbanimet informale janë zhvilluar mbi tokë bujqësore në zonat përreth qytetit ose përgjatë akseve kryesore të transportit. Sipas Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV), këto zona kanë nevojë për urbanizim, që do të thotë se duhet të pajisen me infrastrukturën bazë si: transporti, kanalizimet, furnizimi me ujë të pijshëm dhe menaxhimi i mbetjeve të ngurta.

Urbanizimi i këtyre zonave përmendet në mënyrë të qartë si një objektiv strategjik dhe pjesë e projekteve të Planit të Zhvillimit në kuadër të PPV-së.

Figura 2.3. Zonat informale në Bashkinë Shkodër (të shënuara me të verdhë)



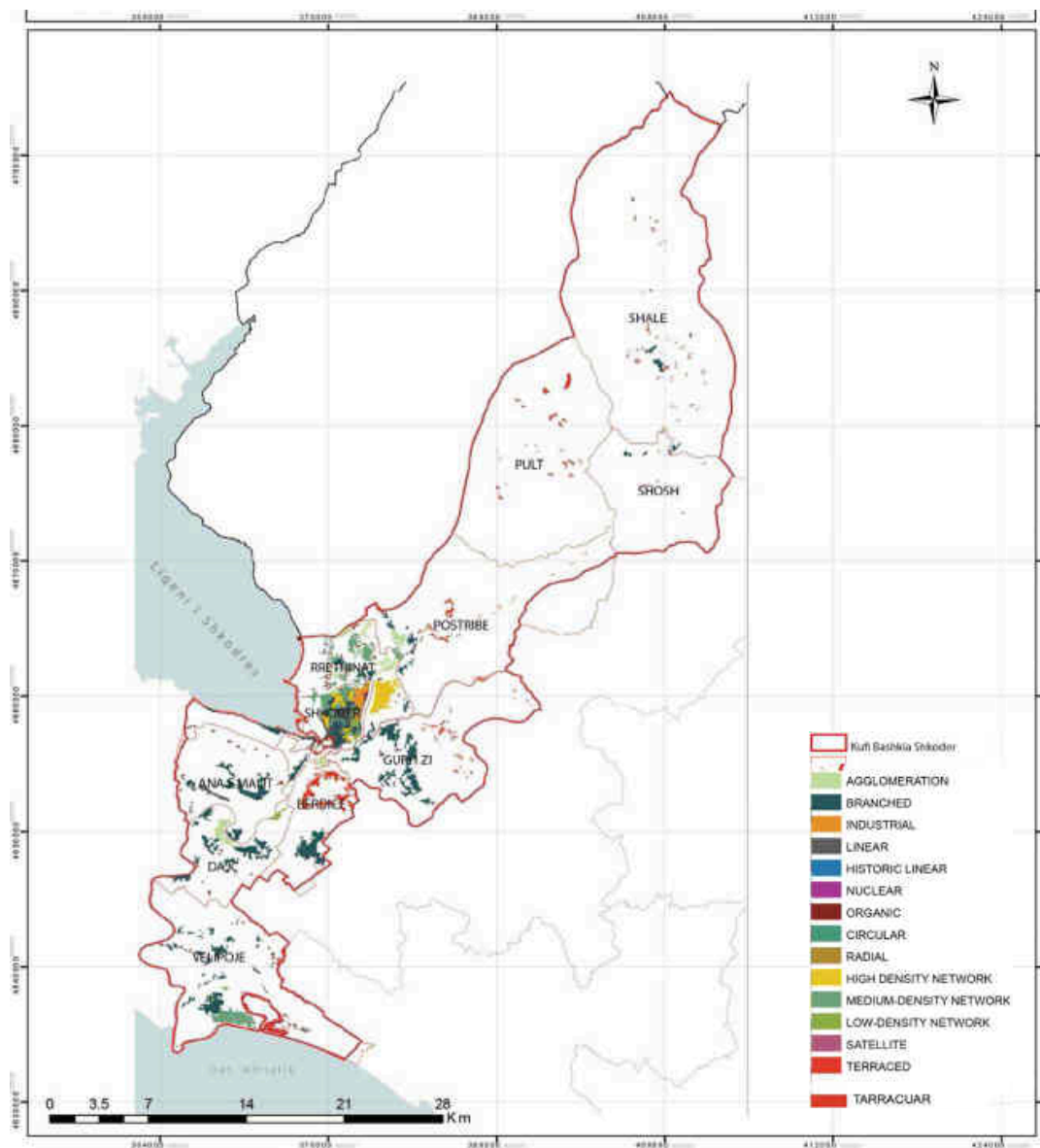
Burimi: PPV Shkodër, 2017.

2.1.2 Tipologjitë aktuale hapësinore urbane dhe rurale

PPV-ja analizoi tipologjitë hapësinore të zonave urbane, të përmbledhura në hartën më poshtë. Vendbanimet rurale dhe urbane janë të dukshme përmes mënyrës së shtrirjes së strukturës urbane dhe dendësisë së saj.

Shumica e zonave rurale janë zhvilluar në mënyrë të shpërndarë, por jo të dendur: konkretisht, Guri i Zi, Ana e Malit, Velipojë, Trush (Bërdicë) dhe Dajç. Gjatë periudhës së komunizmit, fshatrat ndiqnin një logjikë të caktuar zhvillimi të përqendruar, por me shumicën e zhvillimeve që ndodhën pas vitit 1990, shpërndarja urbane nuk është udhëhequr nga ndonjë dokument planifikimi deri në miratimin e PPV-së aktuale, në vitin 2017. Për rrjedhojë, tipologjia kryesore e zhvillimit urban është përhapur në formë degëzimesh që ndjekin një rrjet rrugësh me karakter thjesht utilitar, i cili zakonisht është zgjeruar në mënyrë informale nga vetë banorët. Është e vështirë të identifikohen qendra të mirëfillta fshatrash, prandaj në shumë raste nyjet rrugore ose kryqëzimet marrin funksionin e pikave referuese, në vend të ndërtesave publike apo shesheve.

Figura 2.4. Tipologjitë hapësinore urbane ekzistuese në territorin e Bashkisë Shkodër



Burimi: PPV Shkodër, 2017.

Figura 2.5. Tipologjitë hapësinore urbane të fshatrave më të mëdha në Bashkinë Shkodër, në njësitë administrative Shkodër, Rrethinë, Ana e Malit dhe Bërdicë

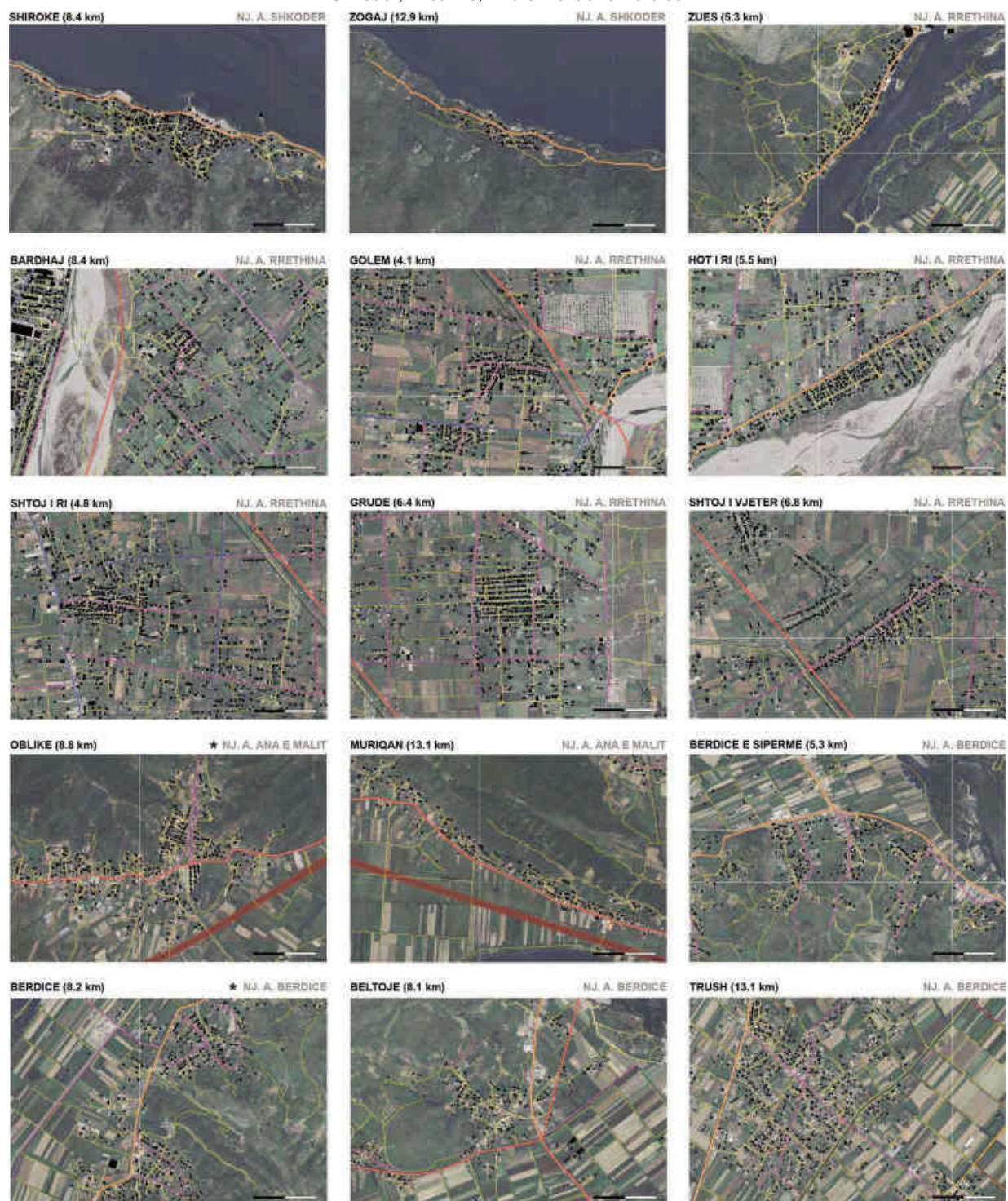


Figura 2.6. Tipologjitë hapësinore urbane të fshatrave më të mëdha në Bashkinë Shkodër, në njësitë administrative Dajç, Velipojë dhe Guri i Zi.

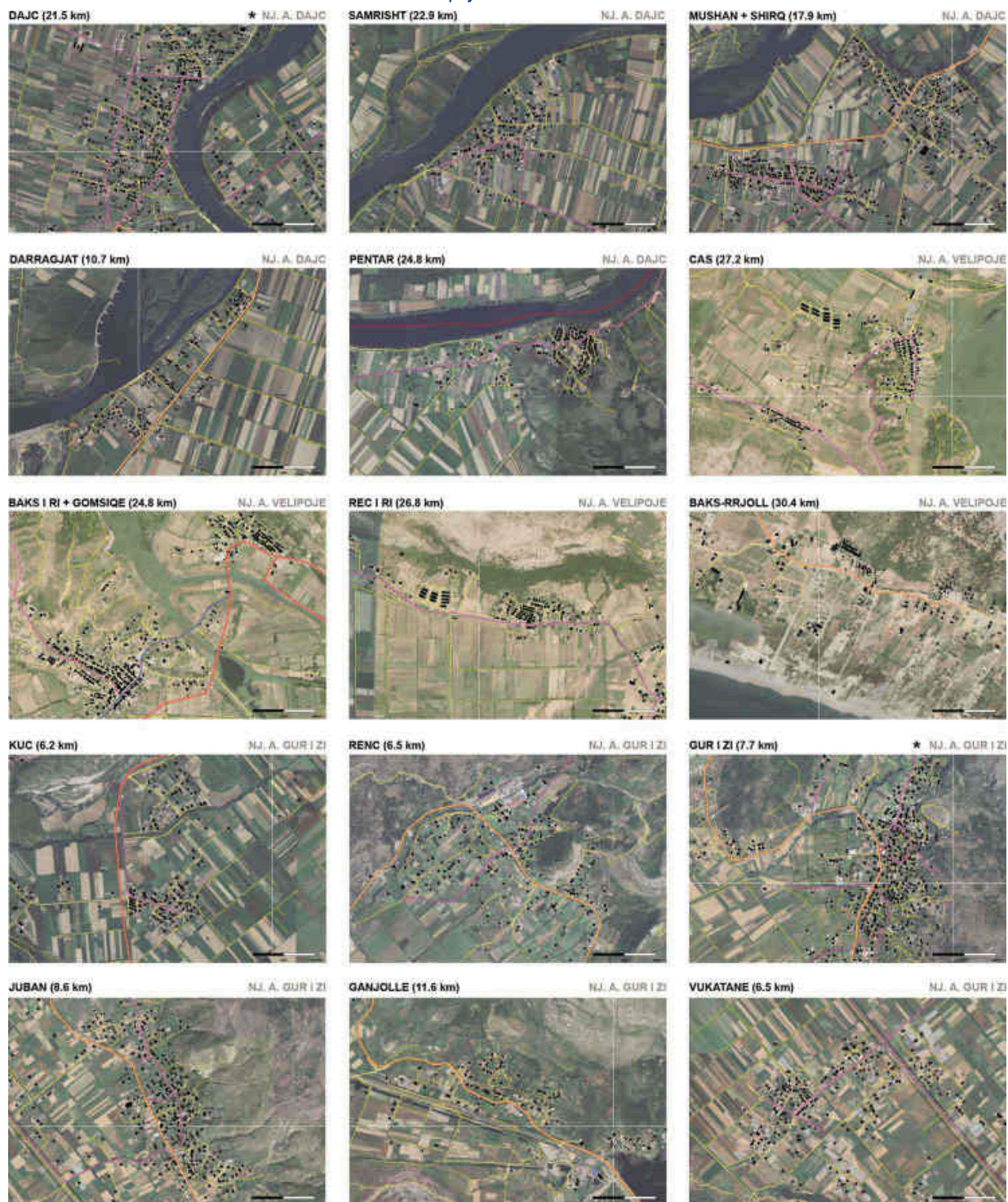


Figure 2.7. Tipologjitë hapësinore urbane të fshatrave më të mëdha në Bashkinë Shkodër, dhe njesite administrative Postribë, Shalë, Pult dhe Shosh.



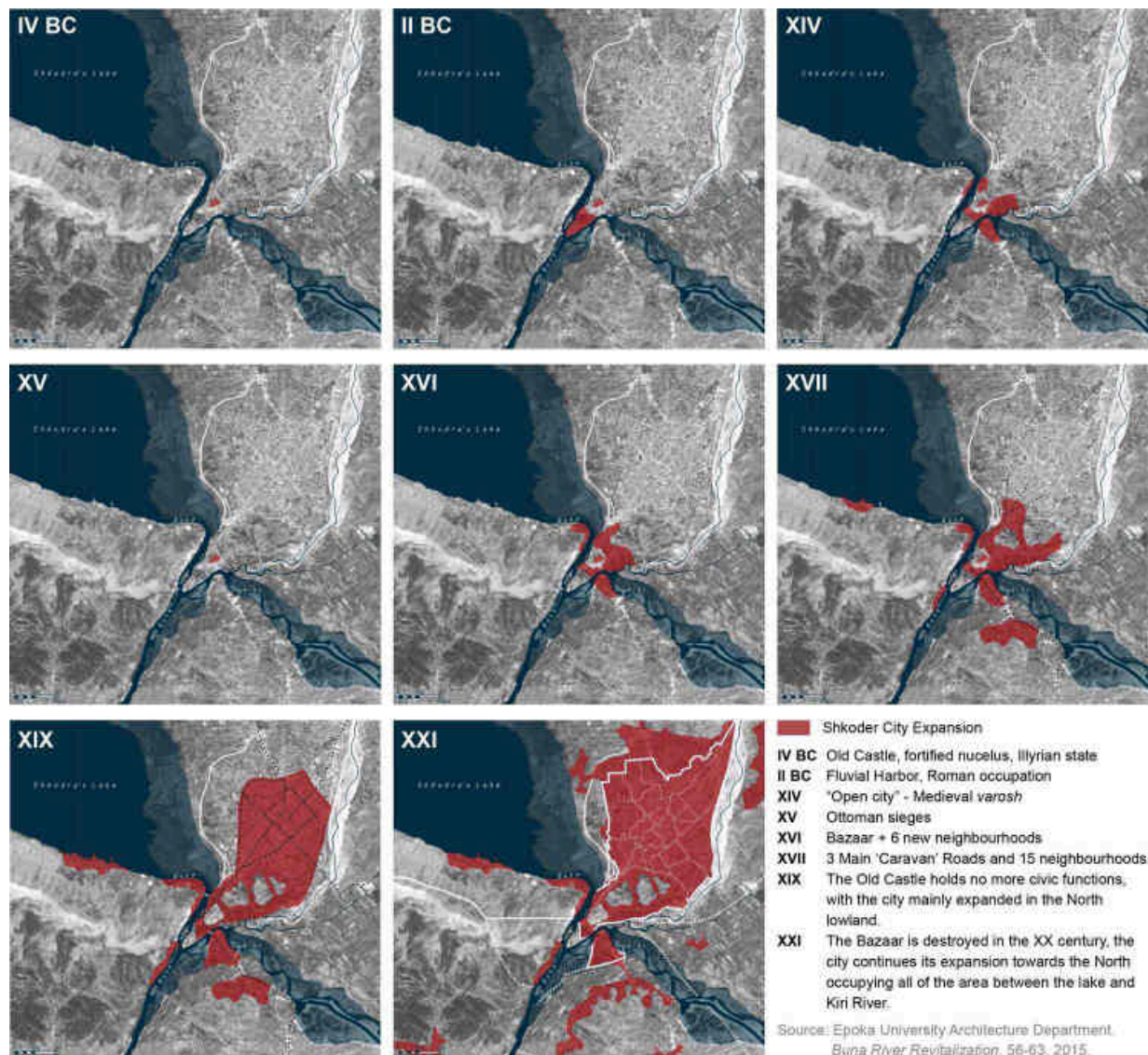
2.1.3 Zhvillimi urban i qytetit të Shkodrës

Narrativa historike e Shkodrës përshkon më shumë se dy mijëvjeçarë, duke e renditur ndër qytetet më të vjetra dhe me rëndësi të veçantë kulturore në Shqipëri. E kaluara e saj e pasur pasqyron ndikimet e qytetërimeve të ndryshme, përfshirë ilirët, romakët, bizantinët, venedikasit dhe osmanët.

Gjatë zhvillimit historik, veçanërisht deri në shekullin XIX, evolucioni urban i Shkodrës është ndikuar fuqimisht nga pozita e saj gjeografike: një relief kodrinor i rrethuar nga tre lumenj (Buna, Kiri dhe Drini) dhe Liqeni i Shkodrës, ndërkohë që në drejtimet veri, jug dhe lindje shtrihen fusha të gjera pjellore.

Gjatë periudhës osmane, me zgjerimin e qytetit dhe rolin e tij gjithnjë e më të theksuar si qendër ekonomike dhe tregtare, rrugët rajonale morën rëndësi të veçantë, duke shërbyer si udhërrëfyes për zhvendosjen graduale të funksioneve që për shekuj ishin përqendruar brenda kalasë. Pazari i Vjetër, që për shumë kohë ishte zemra e gjallë e qytetit, u shkatërrua në vitin 1968, duke shënuar një pikë kthese në historinë urbane të Shkodrës.

Figura 2.8. Harta hipotetike të zgjerimit urban të qytetit të Shkodrës

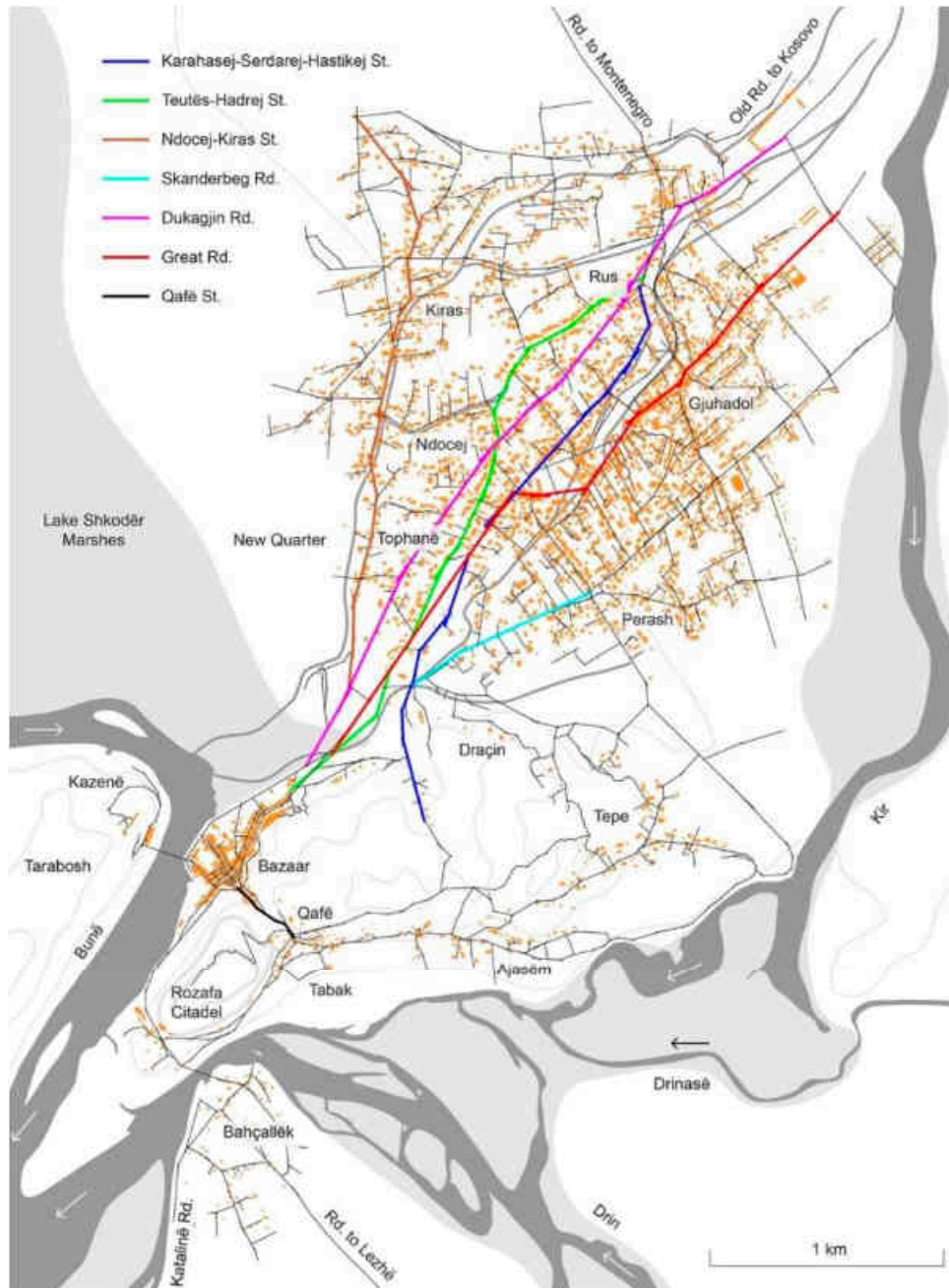


Burimi: Departamenti i Arkitekturës, Universiteti Epoka. Revitalizimi i Lumit Buna, fq. 56–63, 2015.

Rrjeti i vjetër rrugor, një pjesë e madhe e të cilit është ruajtur edhe sot, me shumë drejtime që lidhin jugperëndimin me verilindjen, është hartuar nga britanikët në vitin 1913 dhe është ilustruar nga Ermal Shpuza në studimin e tij të vitit 2021: "Transformimi i formës urbane në Shkodër gjatë periudhës osmane"³.

³ Shpuza, E. (2021). Transformimi i formës urbane në Shkodër gjatë periudhës osmane. Revista e Dizajnit për Rezistencë në Arkitekturë dhe Planifikim, 2 ((Numër Special), 115–128. <https://doi.org/10.47818/DRArch.2021.v2si038>

Figura 2.9. "Rrjeti rrugor, gjurmët e ndërtesave dhe toponimet kryesore të Shkodrës në vitin 1913, të vizatuara sipas hartës britanike (Hobbs, 1913). Kënetat dhe zonat e përmytjeve paraqiten me gri të lehtë, rrjedhat ujore në gri, ndërsa arteriet kryesore në ngjyra sipas legjendës së bashkëlidhur.



Burimi: Shpuza, E. Transformimi i formës urbane në Shkodër gjatë periudhës osmane. Revista e Dizajnit për Qëndrueshmëri në Arkitekturë dhe Planifikim, 2 (Botim Special), fq. 115–128, 2021.

Figura 2.10. Fotografitë e Shkodrës, vitit 1917



Burimi: majtas: K. Marubi, djathtas: D. Jakova

Qyteti osman ishte formuar rreth konceptit të lagjeve të quajtura “Mahalle”; njësi shumë të dallueshme, vetëmjaftueshme, të ndërtuara mbi baza fetare, farefisnore ose etnike. Feja kishte një rol qendror në përcaktimin e strukturës hapësinore të lagjes, ku zonat e banimit organizoheshin përreth një ndërtese ose kompleksi fetar. Për shembull, në një lagje myslimane tipike, xhamia ndodhej në një vend të dukshëm dhe në një distancë të barabartë nga skajet e lagjes. Pranë saj, zakonisht ndodhej një shesh i vogël i mbuluar nga një rrap i madh, një çezmë me ujë të pijshëm, një kafene tradicionale dhe disa shërbime apo punishte të vogla. Zona e banimit përbëhej nga shtëpi private 1 deri në 3 kate, të rrethuara me oborre të brendshme dhe mure të larta anësore, të vendosura përgjatë rrugicave të ngushta, organike dhe me kthesa natyrore, duke krijuar një strukturë të dendur dhe kompakte të vendbanimit (si p.sh. në Tophane, Ndocej, Kiras, etj.).

Deri në fillim të shekullit XX, pazari ishte qendra kryesore e jetës ekonomike në Shkodër, një vend bashkëjetese, gjallërie dhe shkëmbimesh të përditshme, prej nga shtriheshin të gjitha rrugët kryesore që lidhnin lagjet e qytetit me zonat fushore në veri. Më vonë, me ndryshimet në strukturën ekonomike të qytetit, aktivitetet tregtare dhe shërbimet filluan të zhvendosen më pranë lagjeve, duke ndikuar gjithashtu edhe në zhvillimin e tyre hapësinor dhe funksional.

Në fillimet e shekullit XX, lagjet katolike luajtën një rol të rëndësishëm në jetën ekonomike të qytetit. Këto lagje karakterizoheshin nga banesa të ndërtuara ngjitur me njëra-tjetrën, ku faqet ballore të shtëpive ishin të kthyer nga rruga dhe katet përdhese përdroreshin si dyqane apo punishte, gjë që krijonte një strukturë urbane më të dendur dhe të lidhur ngushtë, siç vërehet në lagjen Gjuhadol.

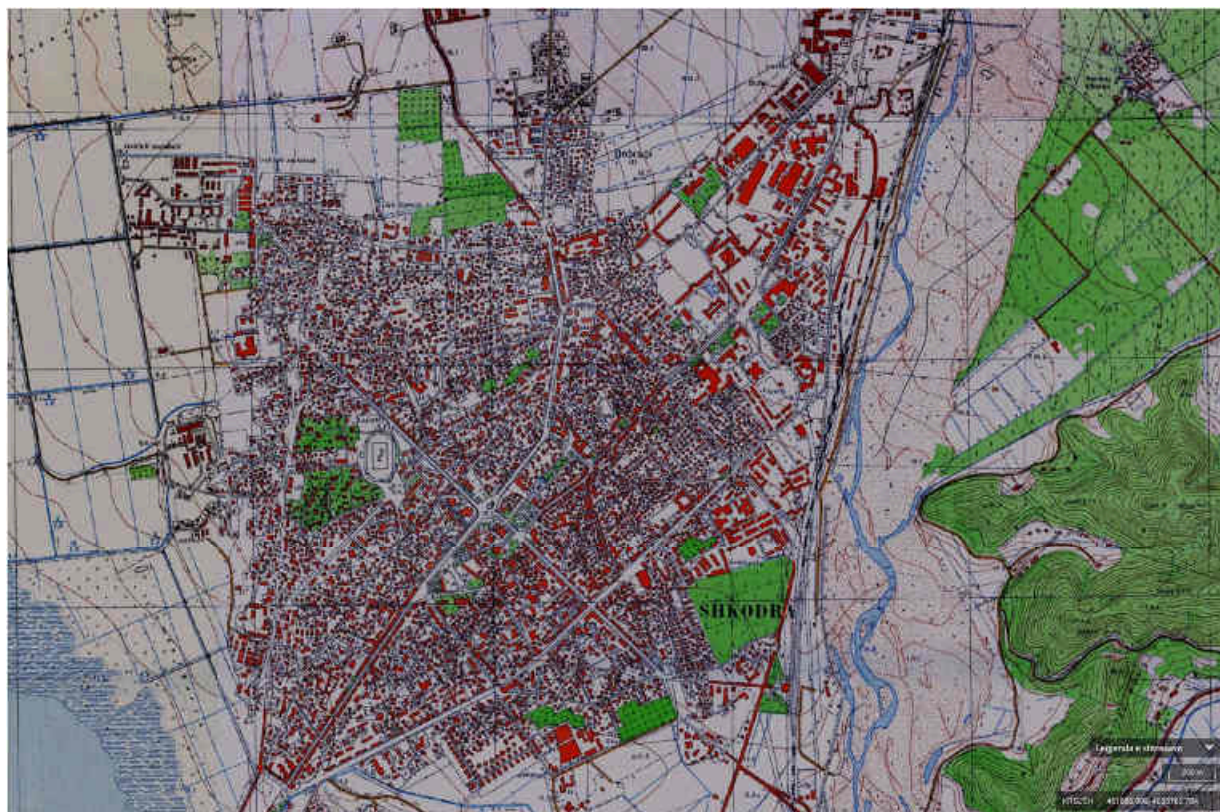
Pas Shpalljes së Pavarësisë së Shqipërisë në vitin 1912, qyteti i Shkodrës u përfshi në disa nisma planifikimi urban, të cilat nisën gjatë pushtimit austro-hungarez, dhe më pas u vijuan me rishikime dhe zgjerime të ndërmarra nga Prefektura e Shkodrës. Planet u përqendruan kryesisht në përmirësimin e infrastrukturës, veçanërisht në dhe përreth qendrës së re të qytetit. Ato parashikonin rrjete rrugore të rregullta me linja të drejta që ndërpriten në kënde të drejta, në zonat e reja të banimit; funksionet fillestare administrative dhe ushtarake të godinave qendrore u transformuan në funksione qytetare dhe arsimore; ndërkohë që përreth tyre u përcaktuan hapësira për parqe dhe zona rekreative.

Figura 2.11. Foto nga ajri e qytetit Shkodër, viti 1957



Burimi: Gjeoportali ASIG

Figura 2.12. Harta e Shkodrës, 1984



Burimi: Geoportali ASIG

Gjatë periudhës së komunizmit, qyteti i Shkodrës përjetoi një zgjerim të ndjeshëm dhe një proces modernizimi. U krijuan zona të reja industriale, u ndërtua rrjeti hekurudhor dhe stacioni i trenit, ndërsa blloqe banimi modernistë me pesë kate u ndërtuan përgjatë rrugëve kryesore. Gjithashtu, u ndërtuan shkolla, spitale dhe godina të tjera publike, për të përmbushur nevojat e një popullsie në rritje.

Shkodra e sotme ka një strukturë urbane të larmishme dhe të ndërthurur. Gjatë më shumë se 30 viteve të fundit, qyteti është zgjeruar ndjeshëm dhe ka pasur një përqendrim të shtuar të ndërtimeve, veçanërisht në pjesët periferike. Zonat rreth qytetit janë zhvilluar kryesisht në mënyrë informale, dhe dallohen për ndërtesa banimi të ulëta, të ndara nga njëra-tjetra, si dhe ndërtesa shërbimesh të shtrira përgjatë akseve kryesore rrugore.

Qendra e qytetit ka ndryshuar ndjeshëm gjatë dekadave të fundit, kryesisht si rezultat i ndryshimeve sociale dhe ekonomike që kanë sjellë zhvendosjen e banorëve ekzistues dhe zhvillime të reja ndërtimore. Ndërtesa 5 deri në 10 kate kanë zëvendësuar shtëpi të vjetra ose janë ndërtuar në hapësira të lira, duke sjellë një shtim të konsiderueshëm të ndërtimeve. Kjo rritje e dendësisë urbane, e pa ndjekur nga rregulla të qarta, ka shkaktuar mbingarkesë në qarkullimin e këmbësorëve dhe automjeteve, pasi shumë prej ndërtesave të reja nuk kanë respektuar distancat minimale të nevojshme nga kufijtë e pronave ose ndërtesat ekzistuese. Si pasojë, qendra e Shkodrës sot karakterizohet nga rrugica të bllokuara dhe pa sistem, të krijuara nga mbyllje joformale të disa rrugëve lokale. Në një klimë të theksuar të privatizimit dhe shmangies së hapësirës kolektive, cilësia dhe sasia e hapësirave të përbashkëta është përkeqësuar ndjeshëm që nga vitet '90, pasi shumë persona kanë përvetësuar çdo hapësirë të lirë përreth tyre. Iniciativat private, shpesh të zhvilluara jashtë rregullave urbanistike, kanë ndikuar ndjeshëm në strukturën e brendshme të lagjeve, me parcela të ndërtuara pa ndonjë plan apo respekt për rëndësinë historike të zonës. E vetmja zonë urbane me strukturë të mbrojtur dhe të rikonceptuar me kujdes mbetet qendra historike, e përfshirë brenda rrugëve Kolë Idromeno dhe Gjuhadol, të cilat janë shndërruar në zona këmbësore dhe janë objekt i investimeve publike dhe restauruese gjatë 15 viteve të fundit.

Figura 2.13. Fotografitë e qendrës së qytetit të Shkodrës: 1930 (majtas) dhe 2009 (djathtas)



Burimi: majtas: D. Jakova; djathtas: M. Cungu

Figura 2.14. Fotografitë e hyrjes jugore të Shkodrës, ura e Bunës: 1930 (majtas) dhe 2009 (djathtas)



Burimi: majtas: D. Jakova; djathtas: M. Cungu

Figura 2.15. Fotografitë e lagjes Bahçallek dhe lumit Drin: 1910 (majtas) dhe 2009 (djathtas)



Burimi: majtas: K. Marubi; djathtas: M. Cungu

Figura 2.16. Qendra historike e mbrojtur e Shkodrës, e konturuar me ngjyrë të verdhë



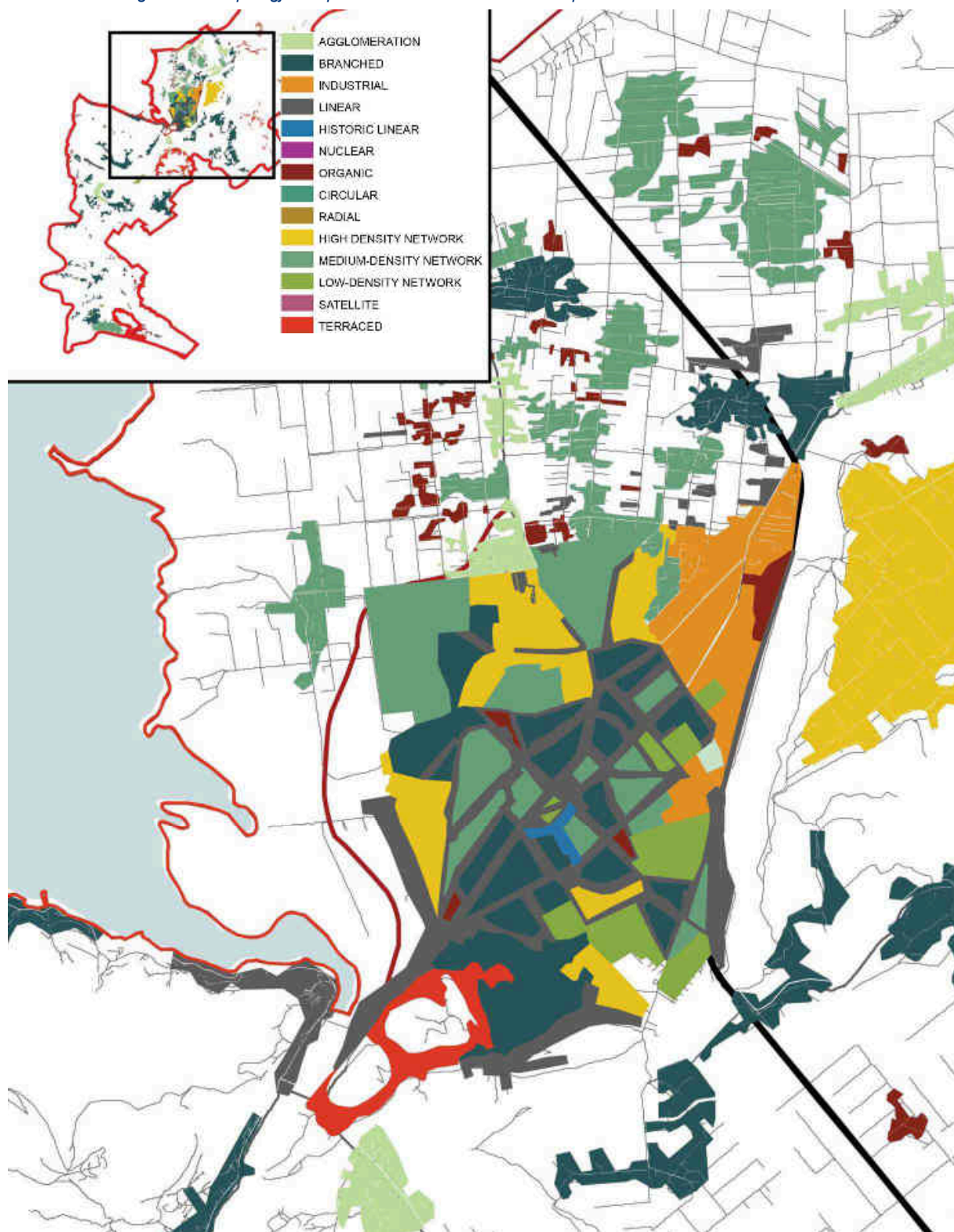
Figure 2.17. Shembull i shtimit të ndërtimeve në qendrën e qytetit. Foto nga ajri të vitit 2007 (majtas) dhe 2023 (djathtas)



Burimi: Geoportali ASIG

Shtimi i ndërtesave të larta të banimit nuk është shoqëruar me ndërtimin sipas standarteve të një rrjeti të ri rrugor, çka ka sjellë bllokime dhe kufizime të lëvizjes brenda lagjeve.

Figura 2.18. Tipologjitë hapësinore urbane të Shkodrës sipas Analizës Territoriale të PPV-së.



Burimi: PPV Shkodër, Analiza Territoriale, 2017

Lagjet pranë qendrës së qytetit kanë karakteristika të ndryshme edhe pse funksioni i tyre kryesor vazhdon të mbetet ai rezidencial.

Qendra historike, përfshirë Gjuhadolin, e përmendur më sipër, ruan strukturën e saj të vjetër urbane, por sot frekuentohet më shumë për qëllime argëtimi, turizmi, kafene, restorante apo akomodim.

Zdralë, Rusi dhe Parruca janë lagje me përqendrim të lartë të aktivitetit tregtar. Ato janë veçanërisht të gjalla në orët e para të ditës, kur njësitë tregtare janë të hapura. Këto lagje kanë një strukturë të përzier urbane, të përbërë nga shtëpi private të ulëta e të ndara, blloqe kolektive banimi me 5 kate të ndërtuara gjatë periudhës së komunizmit, si dhe ndërtime të reja të 30 viteve të fundit. Gjatë kësaj periudhe, struktura urbane e këtyre lagjeve ka pësuar zhvillime të konsiderueshme: shtëpitë e vjetra janë ndryshuar ose zgjeruar, ndërsa parcelat e lira janë zënë dhe zhvilluar pa ndonjë planifikim të qartë paraprak.

Sa i përket ndryshimeve në strukturën urbane, e njëjta situatë vlen edhe për Perashin, Xhabiejn dhe Rusin e Vogël edhe pse këto lagje mbajnë kryesisht funksion banimi. Lagjet më periferike, si Arra e Madhe, Kiras, Dergut, Ndocej, Tophane, etj., në përgjithësi kanë qenë më pak të prekura nga zhvillimet e reja në vitet e fundit. Megjithatë, edhe këto zona kanë pësuar ndërhyrje individuale të vogla, të cilat kanë ndikuar negativisht në hapësirat publike, duke sjellë bllokime të komunikimeve rrugore dhe dobësim të lidhjeve funksionale brenda lagjeve.

2.1.4 Zhvillimi urban i Velipojës

Velipoja është zona bregdetare e Bashkisë Shkodër. Historikisht, ajo ka qenë destinacioni veror i preferuar i qytetarëve të Shkodrës. Me bregdetin e saj me rërë të gjatë rreth 6 km, pyjet me pisha dhe një shkallë më të ulët urbanizimi, Velipoja tërheq shumë turistë, veçanërisht familje.

Gjatë tridhjetë viteve të fundit, Velipoja ka përjetuar ndryshime të mëdha në peizazhin e saj urban, si reflektim i ndryshimeve ekonomike dhe sociale. Në vitet 1990, pas rënies të komunizmit në Shqipëri, Velipoja, ashtu si shumë zona të tjera, u përfshi në një periudhë të parë zhvillimi urban sporadik dhe të parregulluar.

Figura 2.19. Harta e Velipojës, 1984, përmasë 1:10 000, sipas Nomenklaturës



Burimi: Geoportali ASIG.

Figura 2.20. Imazh i Velipojës nga Google Earth, 2020



Gjatë periudhës së komunizmit, qendra e fshatit Velipojë nuk ndodhej pranë bregdetit, por më në veri. Pas viteve 1990, zhvillimet u orientuan tërësisht në drejtim të vijës bregdetare dhe konsistuan kryesisht në ndërtimin e shtëpive të dyta, veçanërisht nga banorët e Shkodrës, si dhe në rritjen graduale të numrit të hoteleve dhe objekteve për rekreacion, për të përmbushur kërkesat e një numri në rritje turistësh që vizitojnë bregdetin Adriatik.

Figura 2.21. Imazh i Velipojës qendrore nga Google Earth, 2007



Figura 2.22. Imazh i Velipojës qendrore nga Google Earth, 2020



Zhvillimi i parë më kompleks në zonën e re bregdetare të Velipojës ndodhi rreth vitit 2005, me ndërtimin e një blloku rezidencial prej 6 godinash (secila me 6 kate), në atë që sot njihet si 'qendra e re'. Ky bllok ka vazhduar të zgjerohet, duke ruajtur funksionin e tij kryesor. Apartamentet shpesh jepen me qira gjatë sezonit veror ose përdoren si shtëpi pushimi.

Struktura urbane ndjek një rrjet të rregullt rrugësh me numra, të lidhura me aksin kryesor Shkodër–Velipojë. Në vitet 2012–2013, u krye një përmirësim i përgjithshëm i infrastrukturës, me investime publike të fokusuara në rrjetin rrugor, hapësirën qendrore të hapur, si dhe në shëtitoren këmbësore përgjatë vijës bregdetare.

Gjatë 10 viteve të fundit, funksioni i ndërtesave në Velipojë ka ndryshuar ndjeshëm në përdorim. Një pjesë e konsiderueshme e strukturave tashmë është e orientuar drejt ofrimit të akomodimit afatshkurtër (në formën e qirave për pushime), përkundër funksionit të mëparshëm si shtëpi vetëm për përdorim sezonal. Gjithashtu, ka një rritje të ndjeshme të numrit të bujtinave dhe hoteleve, duke çuar në një kapacitet total shtretërisht ndjeshëm më të lartë se ai i qytetit të Shkodrës (11.000 kundrejt 2.000 – shih seksionin 2.4.1).

Gjatë sezonit veror, në Velipojë aktivizohen deri në 500 biznese, nga të cilat mbi 50% janë bare dhe restorante (PPV Shkodër, 2017). Kjo përfaqëson rreth gjysmën e numrit të bizneseve të të njëjtit lloj të regjistruara në qytetin e Shkodrës.

Figura 2.23. Zhvillimi urban i Velipojës nga ajri



Burimi: Imazh nga Google Earth, nëntor 2021

2.2 Struktura dhe tendencat demografike

Bashkia Shkodër ka një popullsi totale prej 213,217 banorësh (gjendja më 01.01.2023) dhe përfshin njësi administrative lokale me madhësi të ndryshme, si për nga numri i popullsisë ashtu edhe për nga shtrirja territoriale, sipas tabelës në vijim:

Tabela 2-1: Popullsia sipas Njësive Administrative, Bashkia Shkodër, 2022

Njësia Administrative	Popullsia (banorë)	Sipërfaqja (km ²)	Dendësia (ban./ km ²)
Shkodër	116,593	16.46	7,083.4
Ana e Malit	6,157	44.00	139.9
Berdicë	10,215	31.02	329.3
Dajç	9,142	36.52	250.3
Guri i Zi	12,264	81.70	150.1
Postribë	11,829	110.90	106.7
Pult	2,956	122.90	24.1
Rethina	29,115	47.05	618.8
Shalë		215.05	
Shosh		95.24	
Velipojë	10,065	72.40	139.0
Popullsia totale	213,217	873.24	244.2

Burimi: Bashkia Shkodër

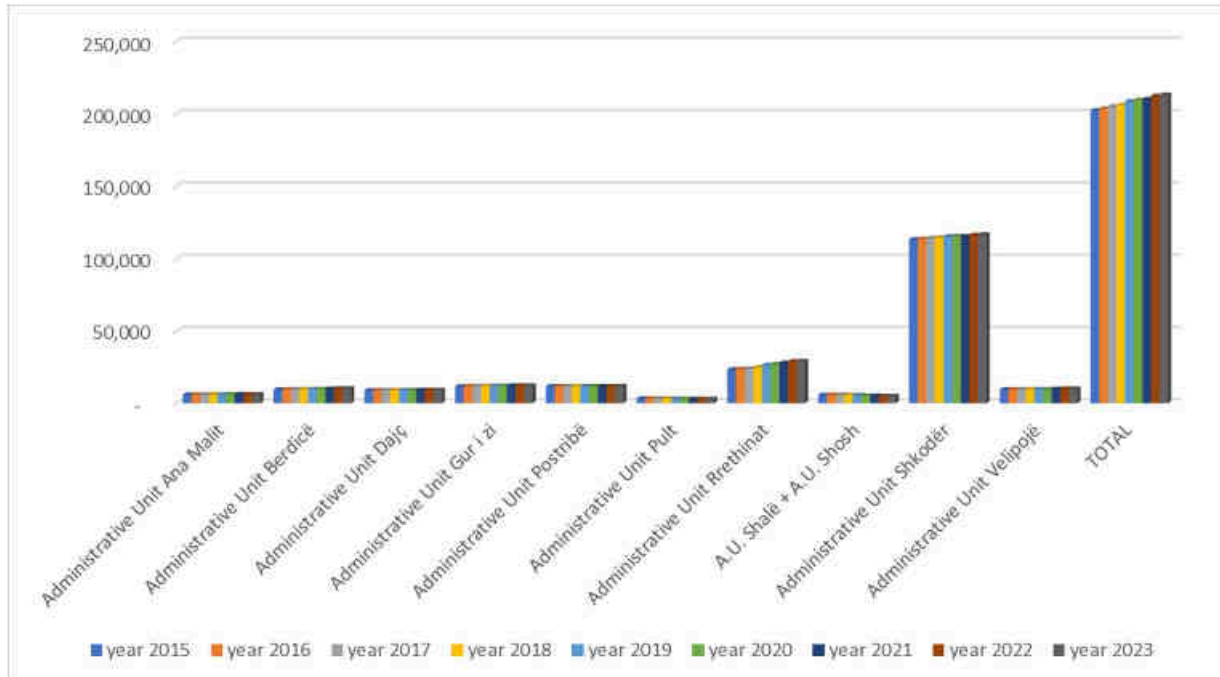
Shqipëria ka përjetuar një tkurrje të ndjeshme të popullsisë, kryesisht për shkak të emigracionit të vazhdueshëm drejt vendeve të Evropës Perëndimore, dhe veçanërisht në shtetet anëtare të Bashkimit Evropian. Një e treta e popullsisë ka lënë vendin gjatë 25 viteve të fundit, duke kaluar nga 3,12 milionë banorë në vitin 2000, në 2,40 milionë banorë në vitin 2023, sipas të dhënave më të fundit të Censurit.

Është e rëndësishme të theksohet se shumë prej banorëve të regjistruar të qytetit të Shkodrës nuk jetojnë aty gjatë stinëve të ftohta, apo përgjatë gjithë vitit, për shkak të emigracionit. Në vitin 2011, numri zyrtar i banorëve të regjistruar në njësinë administrative të Shkodrës (ish-Bashkia Shkodër) ishte 114,150 banorë, ndërkohë që vetëm 77,075 prej tyre rezultuan fizikisht të pranishëm në qytet gjatë Censurit të vjeshtës 2011. Kjo do të thotë se rreth 30% e popullsisë mendohet se jeton jashtë vendit ose në qytete të tjera, por pa ndryshuar zyrtarisht vendbanimin e tyre.

Sipas rezultateve kryesore të Censurit 2023 (të cilat, në kohën e hartimit të këtij dokumenti, nuk janë ende të plota, përfshirë ndarjen sipas njësive administrative), numri i banorëve fizikisht të pranishëm në territorin e Bashkisë Shkodër në shtator 2023 ishte 102.434 individë, pra më pak se gjysma e popullsisë zyrtarisht të regjistruar. Tendencat e Censurit 2023 tregojnë se përqindja e personave që jetojnë jashtë vendit është në rritje.

Paralelisht me fluksin migrator drejt vendeve të Evropës Perëndimore, është zhvilluar edhe një migrim i brendshëm nga zonat rurale drejt atyre urbane. Shumë zona rurale dhe qytete të mesme në Shqipëri janë përballur me tkurje të popullsisë. Ky fenomen është vërejtur edhe në Qarkun e Shkodrës, ku shumë qytetarë kanë emigruar drejt vendeve të Evropës Perëndimore, ndërsa një pjesë më e vogël është zhvendosur drejt Tiranës. Nga ana tjetër, prurjet e reja të popullsisë nga zonat rurale dhe qytetet më të vogla, së bashku me rritjen natyrore, kanë ndihmuar në mbajtjen e një trendi pozitiv të rritjes së popullsisë në vetë qytetin e Shkodrës.

Figura 2.24: Tendencat e popullsisë për Shkodrën dhe njësitë e saj administrative, 2023

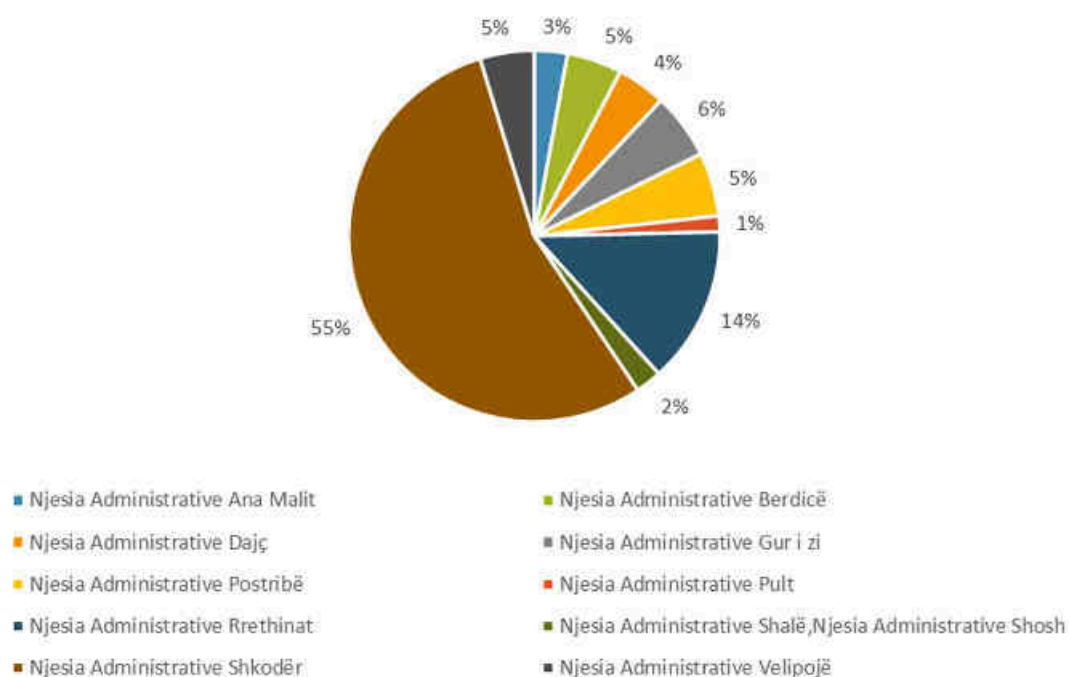


Burimi: Bashkia Shkodër

Njësia më e populluar është qyteti i Shkodrës, me 55% të popullsisë totale, e ndjekur nga Rrethina (zona periferike e qytetit), me 14% të popullsisë. Vlen të theksohet se 22% e banorëve jetojnë (ose janë të regjistruar) në vendbanime që ndodhen relativisht pranë qytetit të Shkodrës – përfshirë fshatra në njësitë Dajç dhe Velipojë, të cilat janë të lidhura mirë përmes rrjetit rrugor me një itinerari pothuajse të thjeshtë. Fshatrat e mbetura në zonat malore të njësive Postribë, Pult, Shalë dhe Shosh përfaqësojnë 10% të mbetur të popullsisë.

Gjatë 8 viteve të fundit, popullsia zyrtare e Shkodrës ka shënuar një rritje prej 5%, megjithëse norma e rritjes ka qenë në rënie nga viti në vit. Vlen të theksohet se, pavarësisht këtij trendi në të dhënat zyrtare, për shkak të rritjes së emigrimit jashtë vendit pa çregjistrim të vendbanimit, sipas Censurit 2023, numri i banorëve të pranishëm fizikisht në territorin e Bashkisë Shkodër është ulur me 32% krahasuar me vitin 2011.

Figura 2.25: Popullsia e Shkodrës sipas Njësive Administrative, 2023



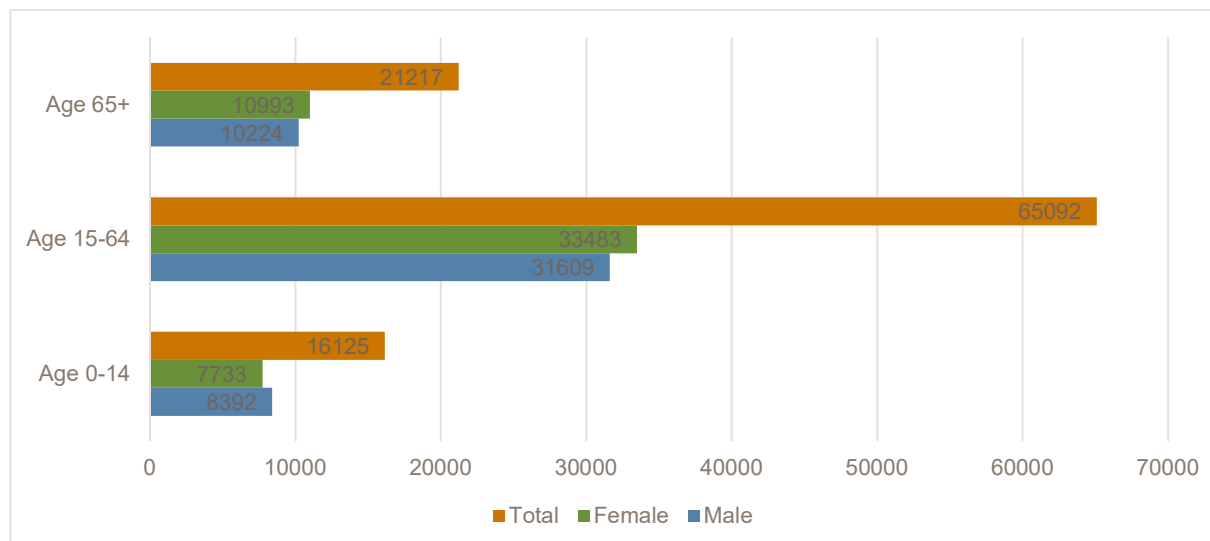
Burimi: Bashkia Shkodër

Gjatë verës, qyteti përjeton mbipopullim për shkak të kthimit të emigrantëve dhe fluksit të turistëve.

Ndryshimi sezonal më i theksuar ndodh në Velipojë, ku numri i individëve të pranishëm mund të arrijë deri në 25.000 gjatë muajve korrik dhe gusht.

Sa i përket shpërndarjes sipas grupmoshave, të dhënat zyrtare për qytetin e Shkodrës dhe njësitë e saj administrative janë publikuar në Censusin 2023, dhe i referohen 102,434 banorëve të pranishëm fizikisht në territorin e Bashkisë Shkodër gjatë kohës së zhvillimit të censurit.

Figura 2.26. Popullsia e Bashkisë Shkodër – Censusi 2023



Burimi: Censusi 2023

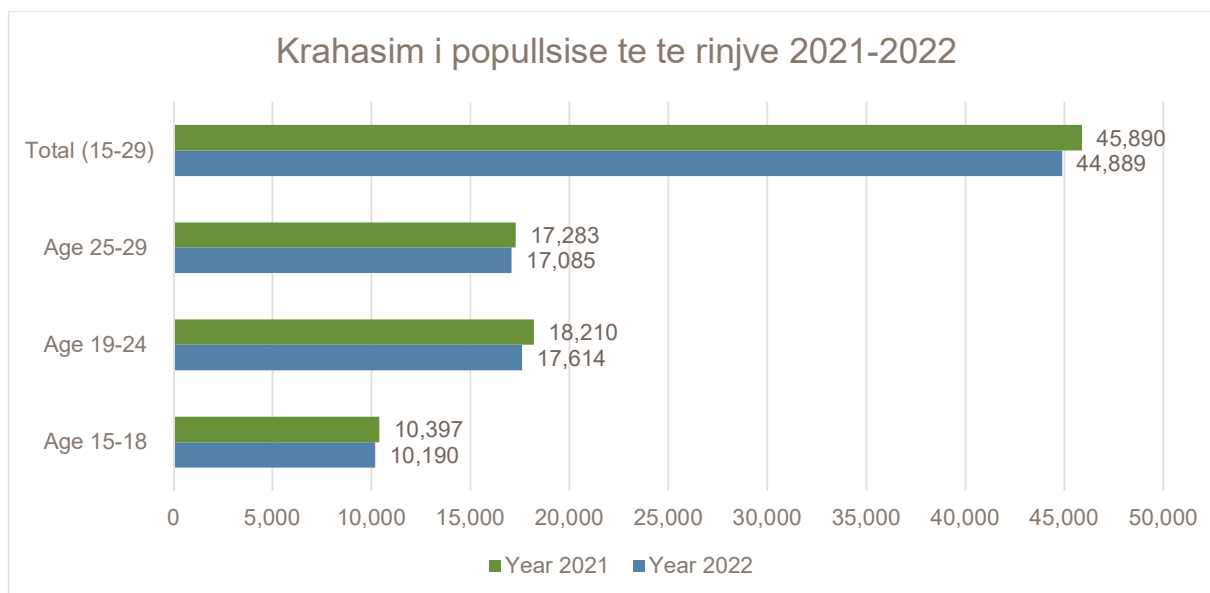
Është vërejtur se në Bashkinë Shkodër, përqindja e të rinjve (mosha 0–14 vjeç) është rreth 16%, popullsia në moshë aktive (15–64 vjeç) përbën rreth 64%, ndërsa popullsia e moshuar (65+) zë rreth 20%. Kjo tregon se Shkodra konsiderohet një qytet i ri për nga struktura demografike.

Kjo karakteristikë konfirmohet edhe nga të dhënat e përditësuara mbi të rinjtë (mosha 15–29 vjeç), të ofruara nga Bashkia Shkodër për vitet 2021 dhe 2022. Të dhënat janë ndarë në tre grupe-moshash: 15–18, 19–24 dhe 25–29 vjeç, për të dy gjinitë.

Siç shihet nga grafikët më poshtë, të rinjtë (15–29 vjeç) përfaqësojnë 21% të popullsisë së përgjithshme të qytetit, por brenda një viti ky grup ka shënuar një rënie prej 1.000 individësh. Megjithëse nuk ka të dhëna të sakta për arsyet individuale, norma e lartë e papunësisë, së bashku me kërkesën për kushte më të mira jetese dhe mundësi punësimi, vazhdojnë të nxisin largimin e të rinjve jashtë vendit, ndërkohë që shumë çifte të reja priren të kenë më pak fëmijë.

Figura 2.27. Krahasimi i popullsisë së të rinjve në Shkodër (2021, 2022)





Burimi: Bashkia Shkodër

2.3 Natyra dhe klima

Shkodra ka një klimë mesdhetare me verë të nxehtë (Csa), sipas klasifikimit të klimës Köppen, dhe është pothuajse mjaftueshëm e lagësht në muajin korrik për t'u klasifikuar si klimë subtropikale e lagësht. Temperatura mesatare vjetore luhet nga 14.5 °C deri në 16.8 °C, ndërsa temperatura mesatare mujore varion nga 1.8 °C deri në 10.3 °C në janar dhe nga 20.2 °C deri në 33.6 °C në gusht. Sasia mesatare vjetore e reshjeve është rreth 1,700 mm (66.9 in), gjë që e bën këtë zonë ndër më të lagështat në Evropë.

Figura 2.28. Climate data for Shkodër

Climate data for Shkodër (1991–2020 normals, extremes 1951–present)													[hide]
Month	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Year
Record high °C (°F)	18.6 (65.5)	27.6 (81.7)	29.0 (84.2)	30.5 (86.9)	34.5 (94.1)	38.2 (100.8)	41.5 (106.7)	42.6 (108.7)	37.6 (99.7)	31.0 (87.8)	25.0 (77.0)	21.7 (71.1)	42.6 (108.7)
Mean maximum °C (°F)	15.2 (59.4)	18.3 (64.9)	22.5 (72.5)	26.3 (79.3)	30.1 (86.2)	34.8 (94.6)	37.4 (99.3)	38.1 (100.6)	32.9 (91.2)	27.7 (81.9)	22.3 (72.1)	16.7 (62.1)	38.5 (101.3)
Mean daily maximum °C (°F)	10.3 (50.5)	12.4 (54.3)	15.8 (60.4)	19.5 (67.1)	24.4 (75.9)	29.3 (84.7)	32.9 (91.2)	33.6 (92.5)	27.7 (81.9)	22.1 (71.8)	16.1 (61.0)	11.3 (52.3)	21.4 (70.5)
Daily mean °C (°F)	6.1 (43.0)	7.9 (46.2)	11.0 (51.8)	14.5 (58.1)	19.0 (66.2)	23.3 (73.9)	26.0 (78.8)	26.9 (80.4)	21.9 (71.4)	16.9 (62.4)	11.8 (53.2)	7.5 (45.5)	16.2 (61.2)
Mean daily minimum °C (°F)	1.8 (35.2)	3.3 (37.9)	6.1 (43.0)	9.4 (48.9)	13.4 (56.1)	17.2 (63.0)	19.1 (66.4)	20.2 (68.4)	16.0 (60.8)	11.7 (53.1)	7.6 (45.7)	3.7 (38.7)	10.9 (51.6)
Mean minimum °C (°F)	−3.5 (25.7)	−1.8 (28.8)	0.7 (33.3)	3.9 (39.0)	9.0 (48.2)	11.3 (52.3)	14.9 (58.8)	15.8 (60.4)	10.5 (50.9)	6.2 (43.2)	0.9 (33.6)	−1.6 (29.1)	−4.5 (23.9)
Record low °C (°F)	−13.0 (8.6)	−12.4 (9.7)	−5.1 (22.8)	−0.6 (30.9)	3.6 (38.5)	2.0 (35.6)	8.9 (48.0)	10.6 (51.1)	6.0 (42.8)	−0.1 (31.8)	−5.4 (22.3)	−8.6 (14.7)	−13.0 (8.6)
Average precipitation mm (inches)	130.3 (5.13)	138.3 (5.44)	140.1 (5.52)	127.2 (5.01)	82.9 (3.26)	35.8 (1.41)	42.7 (1.68)	37.5 (1.48)	181.8 (6.37)	167.7 (6.60)	212.5 (8.37)	188.0 (7.40)	1,471.5 (57.93)
Average precipitation days (≥ 1.0 mm)	9.31	9.63	10.65	10.04	9.02	4.20	3.41	3.90	7.36	9.23	11.90	10.76	99.40
Average snowy days	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.0
Average relative humidity (%)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.0
Mean monthly sunshine hours	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,369.2
Source 1: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) ^[51]													
Source 2: meteo-climat-bzh ^{[52][53]}													

Burimi: Meteo Climat

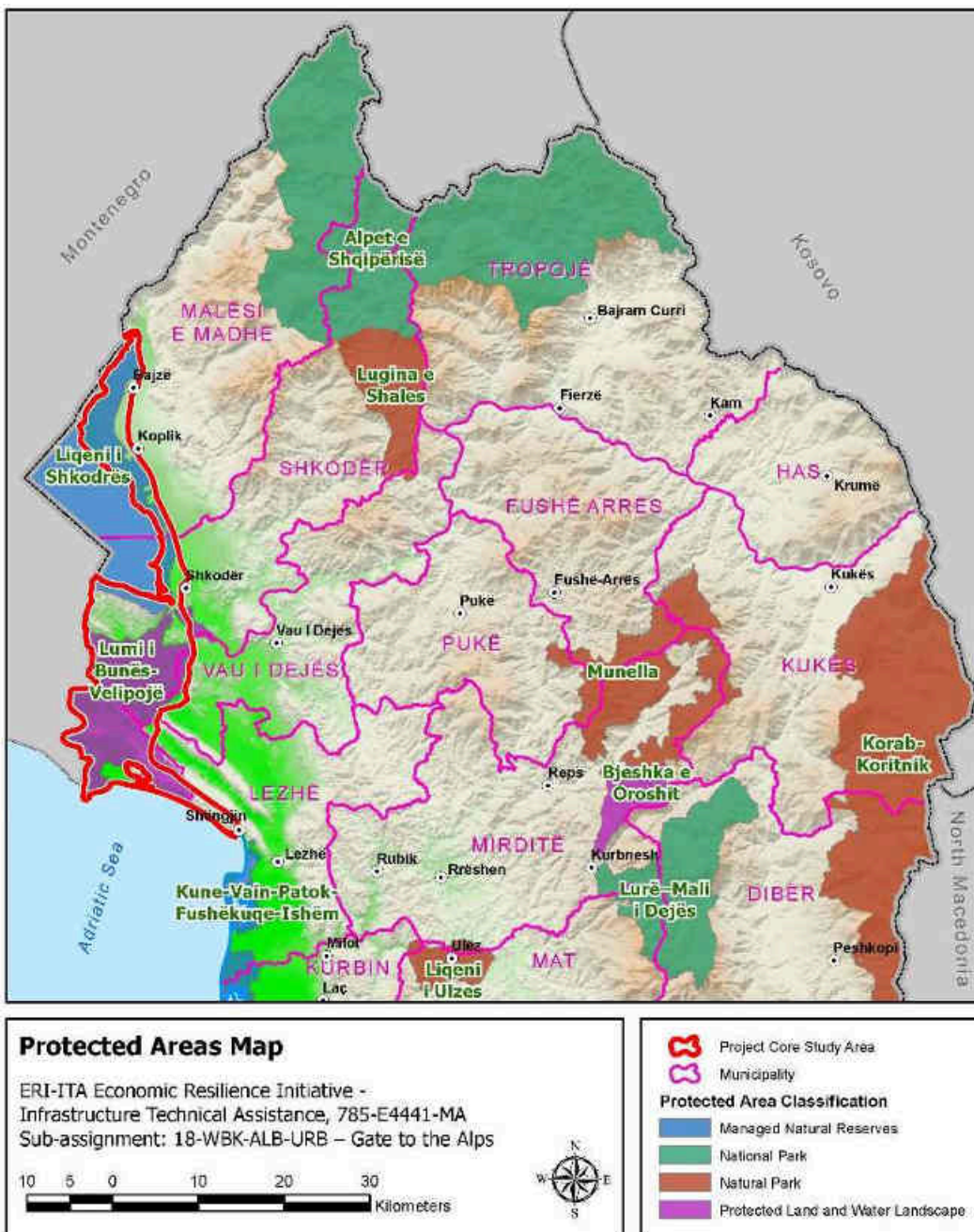
Ekosistemi i Liqenit të Shkodrës dhe zonat përreth tij, përfshirë ultësirat dhe formacionet karstike, ushqejnë një faunë dhe florë të pasur dhe unike, duke e bërë këtë rajon një qendër të rëndësishme të biodiversitetit në Evropë. Zonat natyrore më të rëndësishme janë: Liqeni i Shkodrës, Lumi Buna (të dy të shpallura zona Ramsar

– Ligatina me Rëndësi Ndërkombëtare), Plazhi i Velipojës dhe lagunat bregdetare përreth. PLQU-ja përfshin pjesërisht territorin e dy zonave të mbrojtura kombëtare:

Peizazhi i Mbrojtur Lumi Buna–Velipojë (kategoria V e mbrojtjes sipas IRNSH)

Rezervati Natyror i Menaxhuar - Liqeni i Shkodrës (kategoria IV e mbrojtjes sipas IRNSH)

Figura 2.29. Harta e zonave të mbrojtura brenda projektit "Porta e Alpeve"



Burimi: Projekti ERI-ITA "Porta e Alpeve"

Delta e Bunës që shtrihet si në Mal të Zi ashtu edhe në Shqipëri, së bashku me Kriporen e Ulqinit (në Mal të Zi), përbëjnë rrjete spektakolare habitatesh të ndërlidhura të ujërave të ëmbla dhe ligatinore bregdetare. Lagunat e shumta, zonat me ujëra të kripura dhe ato lumore, ofrojnë strehë për një shumëllojshmëri të madhe të bimësisë dhe faunës. Ndërkohë, plazhet me rërë të vijës bregdetare tërheqin mijëra turistë çdo vit.

Delta e Bunës ka rëndësi të veçantë për peshkimin dhe bujqësinë, përfshirë kultivimin e Sherebelës (*Salvia officinalis*).

Për shkak të vendndodhjes së saj, delta Bojana-Buna është jashtëzakonisht e ndjeshme ndaj ndryshimeve klimatike dhe kërcënohet jo vetëm nga rritja e nivelit të detit, por edhe nga erozioni bregdetar dhe përmytjet e lumenjve.

Që nga viti 1936, deti përreth Deltës së Bunës ka avancuar rreth 400 metra brenda tokës. Që nga viti 2002, niveli i detit po përthith tokën me një shpejtësi prej rreth 2.5 metra në vit.

Lumenjtë Buna dhe Drin, të cilët lidhin Liqenin e Shkodrës me Detin Adriatik, përbëjnë korridore jashtëzakonisht të rëndësishme migrimi për peshqit, ndërkohë që kompleksi i ligatinave që krijojnë mbështet rreth 1,000 lloje bimësh dhe rreth 25,000 shpendë ujorë që qëndrojnë gjatë dimrit, prej të cilëve më shumë se 76% janë shpendë migratorë.

2.3.1 Përmytjet

Fenomeni i përmytjeve në territorin e Bashkisë Shkodër përbën një çështje të përsëritur dhe të ndërlikuar, pasi vjen si rezultat i kombinimit të disa faktorëve: sasi të mëdha të reshjeve, sistemi i ujërave (Liqeni i Shkodrës, lumenjtë, përrenjtë), mosfunksionimi i sistemit të kullimit dhe mbrojtjes së lumenjve, rritja e prurjeve, dëmtimi i strukturave mbrojtëse, si dhe marrëdhëniet komplekse mes vetë lumenjve dhe mes tyre dhe liqenit. I gjithë rrjeti ujor, përfshirë Liqenin e Shkodrës dhe lumenjtë Drin, Bunë, Kir dhe Gjadër, paraqet një strukturë shumë të ndërlikuar nga pikëpamja hidraulike dhe historikisht është konsideruar si një sistem i vetëm ujor, i quajtur “trupi ujor i Shkodrës”. Të gjitha prurjet e lumenjve derdhen në lumin Buna. Liqeni i Shkodrës, bashkë me lumenjtë Bunë dhe Drin, ndikojnë ndërsjelltazi në nivelin e ujërave, në sasinë e tyre dhe në drejtimin e rrjedhës. Në pikën ku Drini bashkohet me Bunën, kur niveli i liqenit është i ulët, ujërat e Drinit mund të kthehen drejt liqenit deri sa të barazohen nivelet, duke penguar rrjedhjen e lumit Buna. Në zonën e Shkodrës, përmytjet janë përsëritur në mënyrë të vazhdueshme, duke filluar nga përmytja e madhe e dhjetorit 1860, e cila zgjati 31 ditë në shumicën e lagjeve të qytetit, dhe duke vijuar me përmytjet e viteve: 1905, 1936, 1937, 1952, 1960, 1963, 1974, 1979, 2010, 2018, 2021, etj. Pas vitit 1972, me ndërtimin e hidrocentraleve të Fierzës, Komanit dhe Vaut të Dejës mbi lumin Drin, ka pasur ndikime të rëndësishme në dinamikën e përmytjeve.

Figura 2.30. Përmytje Shkodër 2010, unaza perëndimorë (Vellezrit Frasheri)



Figura 2.31. Përmytje of Shkodër 2010, Sheshi Balshaj



Burimi: <https://albanianprofile.com/buna-del-nga-shtrati-uji-verrshon-ne-lagjet-e-shkodres/>

Figura 2.32. Përmytjet Shkodër 2018, lagjet pranë Kalasë (Ajasëm)



Burimi: <https://gazetashqiptare.al/2018/03/09/permytjet-ne-shkoder-kesh-ja-cfare-te-ndodhi-gjate-nates/>

Figure 2.33. Përmytje Shkodër 2021, pamje satelitore



Burimi: <https://www.balkanweb.com/pamjet-satelitore-te-permytjes-ne-Shkodër-igjeum-jep-detaje-per-prurjet-ne-lumenj/#gsc.tab=0>

2.4 Ekonomia dhe punësimi

Shkodra luan një rol të rëndësishëm në ofrimin e shërbimeve në sektorin ekonomik, logjistik, edukativ, social dhe kulturor për gjithë rajonin Verior në Shqipëri dhe më tej. Ky qytet përfaqëson një nga qendrat më të rëndësishme të zhvillimit ekonomik në Shqipëri në sajë të traditës së sipërmarrjes dhe pozicionit të saj gjeografik.

Si për gjithë Shqipërinë, deri në 1991 (Rënia e regjimit Komunist), ndërmarrjet e mëdha publike dominonin tregun, prona private ishte e ndaluar dhe të gjitha aktivitetet ekonomike kontrolloheshin nga shteti. Aktivitetet kryesore në këtë periudhë ishin: industria e përpunimit të ushqimit, duhani, tekstilet dhe industria e veshjeve.

Gjatë viteve '90, u prezantuan disa reforma për të ndihmuar tranzicionin nga një ekonomi e centralizuar në një ekonomi tregu të lirë. Këto reforma sollën shumë ndryshime në strukturën ekonomike në bashkinë Shkodër.

Statistika zyrtare i dallojnë bizneset sipas xhiros vjetore me ato më poshtë apo baraz më 8.000.000 lekë klasifikohen si biznes i vogël. Tabela e mëposhtme ilustron madhësinë e kompanive të vogla dhe të mëdha, plus numrin e entiteteve publike sipas njësive administrative.

Tabela 2-2: Numri i kompanive dhe entiteteve publike nga madhësia dhe njësitë administrative 2023

Njesia Administrative	Nr. i Bizneseve te Medha	Nr. Bizneseve te vogla	Institucione	Total
Shkodër	1,172	3,279	53	4,504
Velipojë	48	201	0	249
Rrethina	114	225	4	343
Postriba	17	72	0	89
Guri Zi	24	91	1	116
Dajç	16	38	0	54
Berdicë	53	79	0	132
Ana Malit	19	47	0	66
Shalë	3	22	0	25
Shosh	0	4	0	4
Pult	0	1	0	1
Totali	1,466	4,059	58	5,583

Burimi: Bashkia Shkodër

Bizneset e vogla, të cilat përbëjnë shumicën dërrmuese dhe janë burimi kryesor i të ardhurave ekonomike për një pjesë të madhe të popullsisë, veprojnë kryesisht në sektorin tregtar dhe të shërbimeve, industrinë e lehtë përpunuese si dhe në veprimtari të pavarura (freelance).

Si një rajon që karakterizohet nga prodhimi bujqësor dhe blegtoral, biznesi i përpunimit të prodhimeve të agrikulturës lidhet direkt me tregun dhe janë të pranishme në bashki.

Si një rajon i karakterizuar nga prodhimi i produkteve bujqësore dhe blegtorale, në territorin e bashkisë janë të pranishme biznese të përpunimit agro-ushqimor që lidhen drejtpërdrejt me tregtinë. Bujqësia dhe blegtoria përbëjnë aktivitetet më të rëndësishme në shumë njësi administrative rurale, por pjesa më e madhe zhvillohet në ferma të vogla apo familjare, për përdorim personal ose për shitje të drejtpërdrejtë në tregun lokal, dhe nuk është e regjistruar.

Shumë zona janë të njohura për produktet e tyre lokale në nivel rajonal apo kombëtar. Përveç grurit, misrit dhe kulturave të tjera bujqësore, në zonat fushore po rritet ndjeshëm prodhimi i perimeve (domate, kastravecë, patëllxhanë, specia, etj.). Kërkesa për eksport ka ndikuar në zgjerimin e sipërfaqeve me sera, të mbështetura gjithashtu nga grantet e BE-së vitet e fundit. Bimët dekorative janë të përqendruara kryesisht në Dajç, pranë lumit Buna, ndërsa bimët aromatike dhe mjekësore si livanda dhe sherbela kultivohen më afër Rrethinës. Rrethina ka qenë gjithashtu e njohur për vreshtat dhe pemët frutore, por pas rënies së komunizmit shumë prej vreshtave janë kthyer në zona të urbanizuara. Shumë zona kodrinore janë të njohura për kultivimin e duhanit, qepëve (Postribë dhe Gur i Zi), pemëve frutore dhe ullinjve (Ana e Malit). Zonat malore janë të njohura për prodhimin e fasuleve, misrit dhe patateve.

Blektoria është gjithashtu shumë e përhapur në të gjithë zonën, por kryesisht në formën e blegtorisë tradicionale me përmasa të vogla dhe karakter baritor, me shumë pak bujqësi intensive. Tradicionalisht, zonat kodrinore dhe malore janë të njohura për produktet e bulmetit, si qumështi, djathi, gjalpi dhe produkte të ngjashme. Mungesa e fuqisë punëtore në bujqësi dhe teknikat ende të pa modernizuara të kultivimit kanë bërë që shumë prej arave në zonë të mbeten djerrë ose të jepen me qira për kullotë.

Shumë prej këtyre produkteve bujqësore shiten në tregjet e hapura të Shkodrës, kryesisht përmes shitjes së drejtpërdrejtë nga vetë fermerat. Këto produkte tërheqin edhe shumë qytetarë nga Podgorica, të cilët vijnë për të bërë pazar gjatë fundjavave.

Shumë nga njësitë administrative të Shkodrës përbëhen nga fshatra ku jeta e përditshme është ngushtësisht e lidhur me tokat bujqësore dhe territorin përreth.

Tabela 2-3: Numri i bizneseve të vogla sipas tipologjisë dhe njësisë administrative, 2023

Njesia Administrative	Njësi tregtare dhe shërbimi	Njësi prodhimi	Profesione të lira	Ambulantë	Totali
Shkodër	2,962	66	242	111	3,381
Velipojë	170	3	3	4	180
Rrethina	150	15	8	-	173
Postriba	45	6	2	-	53
Guri Zi	80	4	3	-	87
Dajç	32	4	1	-	37
Berdicë	68	9	-	-	77
Ana Malit	41	2	1	-	44
Shalë	22	-	-	-	22
Shosh	4	-	-	-	4
Pult	1	-	-	-	1
Totali	3,575	109	260	115	4,059

Burimi: Bashkia Shkodër

The industrial area of the city hosts many small and medium enterprises engaged in manufacturing and processing textiles, shoes or light industry. Many of them only process clothes, shoes, textiles or furniture on commission for the EU (especially Italian) market. The growth of call centres has been seen in the last decade, which has improved the employment rate, especially among youth. The inflation of the last years and the weakening of the Euro against the Lek is affecting these sectors, which are based only on export.

Other light industries, as food production and processing based on local milk, or the production of aluminium profiles for windows and doors, are mostly for the national market.

Tabela 2-4: Numri i subjekteve sipas tipologjisë dhe njësisë administrative, 2023

Njesia Admin.	Njësi tregtare e shërbimi	Njësi tregëtim karburant	Production Units	Subjekte ndërtimi	Ente shtetërore OJF, etj	Institucione	Totali
Shkodër	883	22	110	73	129	53	1,270
Velipojë	31	2	3	3	2	-	41
Rrethina	71	8	11	4	5	4	103
Postriba	9	4	3	1	-	-	17
Guri Zi	8	1	8	3	2	1	23
Dajç	10	1	4	-	-	-	15
Berdice	20	5	8	3	-	-	36

Ana Malit	13	2	1	-	-	-	16
Shala	2	-	1	-	-	-	3
Shoshi	-	-	-	-	-	-	-
Pult	-	-	-	-	-	-	-
Totali	1,047	45	149	87	138	58	1,524

Source: Municipality of Shkodër

2.4.1 Punësimi zyrtar dhe informal

Për tetëmujorin e parë të vitit 2022, sipas të dhënave të siguruar nga Drejtoria e të Ardhurave, Bashkia Shkodër, rezulton se numri total i të punësuarve në territorin e Bashkisë është 30,296 persona, prej të cilëve 6,627 janë të punësuar në sektorin publik (28%) dhe 23,669 në sektorin privat (72%).

Numri më i madh i të punësuarve është regjistruar në qytetin e Shkodrës, i ndjekur nga njësia administrative e Rrethinës, ndërsa numri më i ulët rezulton në Postrisë, Pult, Shalë dhe Shosh. Megjithatë, vlerësimi real i numrit të të punësuarve është i vështirë për t'u përcaktuar për shkak të ekonomisë informale, veçanërisht për sa i përket personave që ushtrojnë veprimtari ekonomike si bujqësore ashtu edhe jobujqësore, por që nuk janë të regjistruar. Për këtë arsye, mendohet se numri real i të punësuarve është më i lartë.

Niveli i lartë i informalitetit, emigracioni dhe numri i personave në moshë pune që nuk janë të regjistruar e bëjnë të vështirë vlerësimin real të nivelit të papunësisë në territorin e bashkisë. Statistikat e papunësisë mbledhen nga Agjencia Kombëtare e Punësimit dhe Aftësive për të papunët e regjistruar në nivel prefekturë (qarku), ndërsa të dhënat në nivel bashkie nuk janë të disponueshme.

2.4.2 Turizmi në Shkodër

Duke filluar nga një sektor i vogël, i përbërë kryesisht nga vizitorë vendas ose rajonalë (vizitorë nga Kosova dhe Maqedonia e Veriut), apo nga pjesëtarë të diasporës që kthehen në atdhe për pushime, turizmi është bërë gjithnjë e më ndërkombëtar gjatë dekadës së fundit. Në vitin 2023, pas rimëkëmbjes së plotë të sektorit nga efektet e pandemisë COVID-19, numri i vizitorëve ndërkombëtarë që kanë hyrë në Shqipëri arriti në 10.1 milion, duke shënuar një rritje prej 35% krahasuar me vitin 2022. Viti 2024 pritet të tejkalojë ndjeshëm këtë rekord, pasi vetëm në 10 muajt e parë të vitit janë regjistruar 10.4 milion hyrje⁴.

Aktualisht, rreth 66% e të gjitha hyrjeve ndërkombëtare vijnë nga tre vende fqinje (Kosova, Maqedonia e Veriut, Greqia) dhe Italia, çka tregon një varësi të konsiderueshme nga vizitorët rajonalë. Gjatë dekadës së fundit, me përjashtim të vitit 2020 të ndikuar nga pandemia, është vërejtur një rritje e ndjeshme e kërkesës nga këto tregje. Rënia e hyrjeve në vitin 2020, në terma relativë, u shkaktua kryesisht nga tregjet më të largëta të Evropës Qendrore, Lindore dhe Perëndimore. Në të kundërt, tregje si Kosova, Maqedonia e Veriut dhe Mali i Zi shënuan rëniet më të vogla krahasuar me vitin 2019 (Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Horwath HTL, 2024). Megjithatë, tregu turistik shqiptar tregoi një rimëkëmbje të jashtëzakonshme në vitin 2021, duke dëshmuar një rikthim të shpejtë nga pasojat e pandemisë. Viti 2022 shënoi një rekord të ri, me të ardhura nga turizmi që arritën në 2.8 miliardë euro (INSTAT, Banka e Shqipërisë, Horwath HTL, 2024). Sipas Studimit⁵ të vitit 2024 të Këshillit Botëror të Udhëtimit dhe Turizmit (KBUT) mbi ndikimin ekonomik, kontributi i sektorit në PBB-në e Shqipërisë arriti thuhet në 565 miliardë lekë vitin e kaluar, një rritje prej afro 37% krahasuar me nivelin më të lartë të mëparshëm në vitin 2019, duke përfaqësuar rreth 25% të PBB-së.

Një sondazh i realizuar nga Horwath (2024) me strukturat akomoduese në Shqipëri nxjerr në pah rezultate interesante. Në tërësi, në hotelet e anketuara, mesatarisht 74% e të Ardhurave Totale vijnë nga të Ardhurat e Dhomave, ndërsa 26% e mbetura i atribuohen të Ardhurave nga Ushqimi dhe Pijet. Megjithatë, në Rajonin Bregdetar Verior⁶, të Ardhurat nga Dhomat përbëjnë afërsisht 85% të të Ardhurave Totale. Në të kundërt, në Rajonin Qendror vërehet një shpërndarje më e balancuar, ku të Ardhurat nga Ushqimi dhe Pijet përfaqësojnë

⁴ Minister of Tourism communication on 13 November 2024; October 2024 saw a 9.3% increase compared to October 2023.

⁵ <https://wtct.org/news-article/albanias-travel-and-tourism-sector-bursts-onto-the-world-stage-reveals-wtct>

⁶ For statistical purposes, Albania has 3 regions with no related administrative competencies. [Statistical regions in the European Union and partner countries - 2022 edition](#)

mesatarisht 36% të të Ardhurave Totale. Kjo tregon se hotelet në rajonin bregdetar ofrojnë kryesisht shërbime bazë, si akomodimi, ose gjenerojnë të ardhura minimale nga shërbime shtesë.

Duke iu referuar analizave të INSTAT për të gjitha njësitë akomoduese turistike të regjistruara në Regjistrin Statistikor të Bizneseve për vitin 2020, të dhënat tregojnë një tendencë pozitive si në numrin e mbërritjeve turistike ashtu edhe në numrin e netëve qëndrim gjatë periudhës 2019–2023, duke arritur në 2.33 milion mbërritje dhe 6 milion netëve qëndrim në vitin 2023. Gjatësia mesatare e qëndrimit ka mbetur relativisht e qëndrueshme, duke luhatur nga 2.4 deri në 2.6 ditë çdo vit.

Sa i përket mbërritjeve ndërkombëtare sipas mënyrës së transportit në vitin 2022, mjeti kryesor i ardhjes në Shqipëri ishte transporti tokësor, i ndjekur nga ai ajror dhe detar. Si qëllimi kryesor i vizitës, ashtu edhe mënyra kryesore e ardhjes, tregojnë se shumica e vizitorëve vijnë nga vendet fqinje. Kjo nënvizon ndikimin e madh të diasporës, pasi një pjesë e konsiderueshme e trafikut turistik në Shqipëri përbëhet nga vizitorë që vijnë për pushimet verore apo për të vizituar miqtë dhe familjarët. Gjatë pesë viteve të fundit, struktura e dhjetë tregjeve⁷ burimore kryesore ka mbetur relativisht e qëndrueshme. Ndryshimi më i dukshëm është pozicionimi i Italisë në vendin e dytë pas Kosovës, gjë që lidhet me rritjen e ndjeshme të fluturimeve direkte drejt destinacioneve italiane, kryesisht nga kompania ajrore Wizz Air, 44% e të gjitha mbërritjeve në vitin 2023 vinin nga Italia. Një krahasim me konsumin mesatar për turist në Shqipëri tregon se vendi mbetet pas tregjeve më të konsoliduara të turizmit në Mesdhe. Ky nivel më i ulët i konsumit mesatar për turist nënvizon nevojën për zhvillimin e përvojave dhe produkteve me vlerë të shtuar, me qëllim tërheqjen e vizitorëve shtesë që janë të prirur të qëndrojnë për periudha më të gjata, duke rritur kështu konsumin total turistik. Gjatë pesë viteve të fundit, struktura e dhjetë tregjeve burimore kryesore ka mbetur relativisht e qëndrueshme. Ndryshimi më i dukshëm është pozicionimi i Italisë në vendin e dytë pas Kosovës, gjë që lidhet me rritjen e ndjeshme të fluturimeve direkte drejt destinacioneve italiane, kryesisht nga kompania ajrore Wizz Air, 44% e të gjitha mbërritjeve në vitin 2023 vinin nga Italia⁸. Një krahasim me konsumin mesatar për turist në Shqipëri tregon se vendi mbetet pas tregjeve më të konsoliduara të turizmit në Mesdhe. Ky nivel më i ulët i konsumit mesatar për turist nënvizon nevojën për zhvillimin e përvojave dhe produkteve me vlerë të shtuar, me qëllim tërheqjen e vizitorëve shtesë që janë të prirur të qëndrojnë për periudha më të gjata, duke rritur kështu konsumin total turistik.

Tabela 2-5: Mënyrat e udhëtimit të turistëve kur hyjnë në Shqipëri

Mënyra e udhëtimit	Janar – Dhjetor 2022	Janar – Dhjetor 2023	Ndryshimi në %
Totali	13,009,619	17,116,989	31.6%
Ajrore	2,499,021	3,641,132	49%
Detare	705,951	833,051	18%
Tokësore	9,804,647	12,642,806	29%

Burimi: INSTAT

Një nga rajonet dhe bashkitë që përfiton nga turizmi është Shkodra. Kjo lidhet me burimet natyrore dhe peizazhet e saj si plazhet me rërë të Detit Adriatik, Alpet Shqiptare, Liqeni i Shkodrës, trashëgimia historike dhe kulturore (Kalaja e Shkodrës është siti arkeologjik më i vizituar në Shqipëri, me mbi 120.000 vizitorë në vitin 2023, sipas Ministrisë së Kulturës), por edhe me pozicionin e saj gjeografik. Shkodra është jo vetëm Porta e Alpeve, por edhe Porta e Evropës Perëndimore për Shqipërinë. Shumica e turistëve (që udhëtojnë me makinë) hyjnë ose dalin nga Shqipëria përmes Shkodrës. Gjatë dekadës së fundit, turizmi në territorin e bashkisë ka njohur një rritje të shpejtë, duke nxitur dhe zgjeruar industrinë nga zonat bregdetare drejt atyre malore, pranë liqenit dhe në qytet, çka ka sjellë rritjen e numrit të hoteleve, hosteleve, akomodimeve afatshkurtra, bujtinave, restoranteve dhe shërbimeve të tjera të lidhura me turizmin.

Në **qytetin e Shkodrës** janë të regjistruara 94 hotele, hostele dhe struktura të tjera akomoduese, me një kapacitet prej 2,090 shtretërish.

⁷ . Kosovo, Italy, North Macedonia, Greece, Montenegro, Germany, Poland, England, Turkey, the USA.

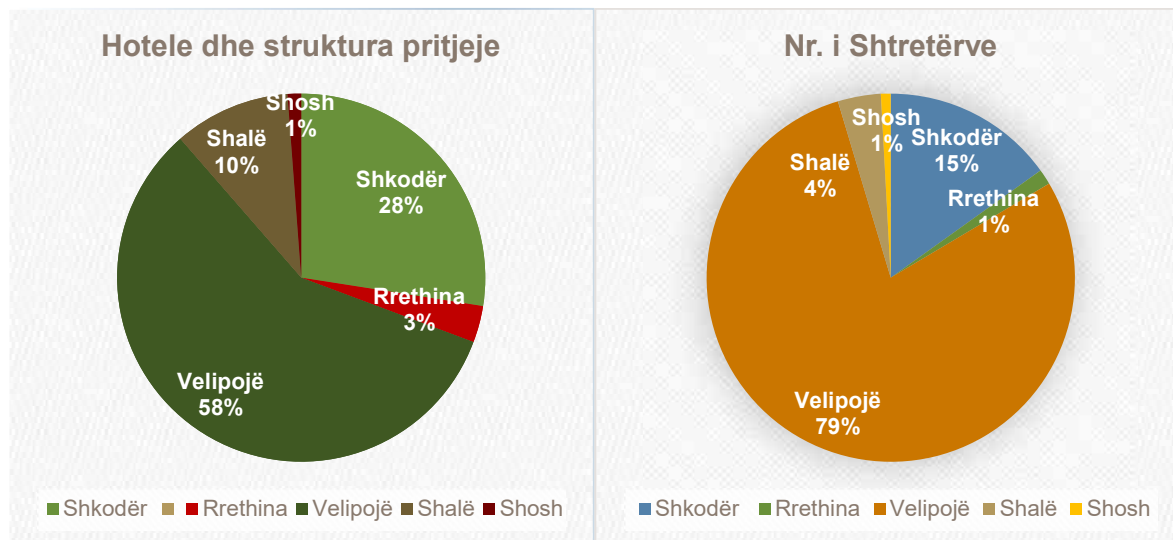
⁸ <https://www.tirana-airport.com/en/article/998/Tirana-International-Airport%E2%80%99s-Highlights-2023>

Tabela 2-6: Numri i strukturave akomoduese dhe netëve qëndrim në Bashkinë Shkodër sipas njësive administrative, 2023

Njësia Administrative	Hotele, Hostele dhe struktura pritjeje	Nr. i Shtretërve	Netë qëndrim
Shkodër Qyteti	94	2,090	85,951
Rrethina	11	139	4.630
Velipojë	198	10,913	222,444
Shalë (Theth)	35	412	18,570
Shosh (Lumi i Shalës)	4	99	1,766

Source: Municipality of Shkodër

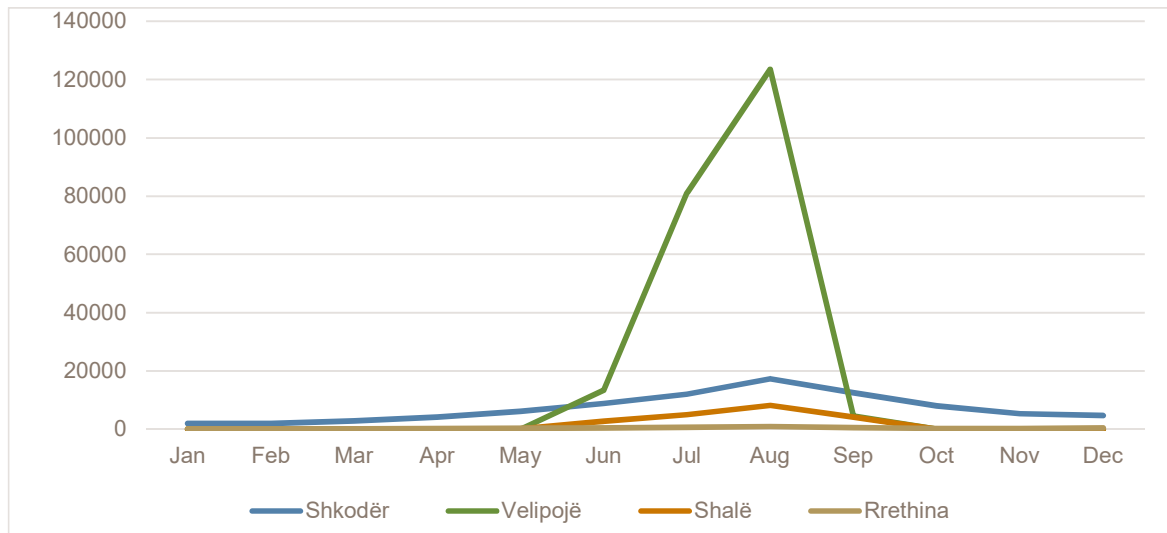
Figure 2-34. Numri i hoteleve dhe strukturave të tjera pritëse në Shkodër, 2023



Burimi: Bashkia Shkodër

Shumë apartamente, të cilat kanë qenë bosh gjatë vitit për shkak të emigracionit, po transformohen tani në struktura akomoduese për qëndrime afatshkurtra, të promovuara përmes platformave të rezervimeve online. Vetëm për njësinë administrative të Shkodrës, mbi 300 apartamente janë të listuara në Airbnb.com. Atraksionet kryesore janë qendra historike e qytetit, e cila tashmë është plot me bare, restorante, hotele dhe struktura të tjera turistike, si dhe lagjet pranë liqenit: **Shirokë dhe Zogaj**. Zona pranë liqenit të Shkodrës është e njohur për peizazhin tërheqës dhe restorantet që ofrojnë gatime me peshk liqeni. Gjatë fundjavave, këto zona vizitohen rregullisht nga qytetarë nga Tirana për turizëm kulinar. Aktualisht, këto lagje po frekuentohen gjithnjë e më shumë edhe nga turistët ndërkombëtarë. Gjashtë hotele që operojnë në njësinë administrative të **Rrethinës** janë të lidhura kryesisht me zonën urbane të qytetit.

Figura 2.35. Numri i netëve qëndrim në strukturat pritëse në Shkodër, 2023



Burimi: Bashkia Shkodër

Ndërsa zona urbane e Shkodrës frekuentohet gjatë gjithë vitit, disa njësi të tjera administrative po shënojnë performancë pozitive, por kryesisht në mënyrë sezonale.

Një shembull i tillë është **Velipoja**, ku fluksi i turistëve është i përqendruar kryesisht gjatë muajve të verës, veçanërisht në korrik dhe gusht. Velipoja është pa dyshim zona më turistike e Shkodrës. Ajo ka qenë historikisht destinacioni bregdetar veror për të gjithë rajonin e Shkodrës dhe më gjerë. Shumë qytetarë të Shkodrës zotërojnë një shtëpi pushimi apo apartament në Velipojë, dhe shumë emigrantë, sapo kthehen në atdhe, zgjedhin Velipojën si vendin e tyre të pushimeve. Një grup tjetër i rëndësishëm janë turistët nga Kosova dhe Maqedonia e Veriut. Edhe pse Velipoja ndodhet rreth një orë më larg se konkurrentja e saj e drejtpërdrejtë, Shëngjini, peizazhi natyror i Velipojës, ambienti miqësor për familjet dhe çmimet e përballueshme e bëjnë atë një destinacion të preferuar. Kohët e fundit, spektri i turistëve është bërë më i larmishëm dhe ka tejkaluar kufijtë rajonalë.

Në vitin 2023, në Velipojë ishin të regjistruara 198 hotele dhe struktura pritëse, me një kapacitet prej 10,913 shtretërish: që përbëjnë 58% të totalit të njësive të regjistruara në territorin e bashkisë dhe 79% të kapacitetit total të shtretërve.

Segmenti më i frekuentuar i vijës bregdetare të Velipojës ka një gjatësi prej 4 kilometrash.

VKM Nr. 171, datë 27.3.2019, përcaktonte se plazhi mund të ndahej në raportin 80% në favor të koncesioneve private dhe 20% si plazh publik i lirë. Në vitin 2024, 80% e vijës bregdetare prej 4 km në Velipojë është dhënë me koncesion operatorëve privatë. Sipas një numërimi vizual të çadrave të koncesionuara në bazë të imazhit satelitor të Google Earth (20 gusht 2020), rezulton se ka rreth 8,320 çadra të dhëna me koncesion dhe rreth 500 çadra të lira publike. Çmimi mesatar për një çadër varion nga 5 deri në 10 euro në ditë (të dhëna për vitin 2024).

Megjithatë, një akt i ri nënligjor i miratuar së fundmi ka ndryshuar ndjeshëm rregullimin e koncesioneve në plazhe: VKM Nr. 649, datë 16.10.2024, tani përcakton se maksimumi 70% i çdo segmenti prej 1,000 metrash vijë bregdetare mund të jepet për koncesione private, ndërkohë që minimumi 30% duhet të rezervohet si plazh publik i lirë. Vendndodhja e plazheve publike do të përcaktohet nga bashkitë përkatëse rast pas rasti; me rëndësi është që këto hapësira publike duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë brenda seksioneve përkatëse të vijës bregdetare dhe nuk mund të vendosen në zona më pak të aksesueshme apo periferike të plazheve të gjata si ai i Velipojës.

Të vendosura në zemër të Alpeve Shqiptare, njësitë administrative malore **Shalë (Theth)** dhe **Shosh (Lumi i Shalës)**, të cilat për një kohë të gjatë janë karakterizuar nga emigrimi i të rinjve, sot përbëjnë një shembull se

si turizmi ka nxitur rikthimin e tyre. Shumë prej strukturave pritëse janë bujtina tradicionale, të rinovuara për qëllime turistike.

Parku Kombëtar i Thethit është parku më i vizituar në Shqipëri dhe tërheq shumë turistë ndërkombëtarë. Deri së fundmi, ai mund të arrihej vetëm me mjete të përshtatura për terrene të vështira, por tani është i aksesueshëm edhe me automjete të zakonshme. Destinacioni i Lumit të Shalës në njësinë Shosh është bërë shumë i popullarizuar vitet e fundit dhe mund të arrihet me varkë, përmes Liqenit të Komanit.

Përmirësimet në infrastrukturën rrugore, shtimi i strukturave turistike, peizazhi i mrekullueshëm dhe klima e freskët e kanë bërë zonën malore shumë tërheqëse edhe për vetë banorët e Shkodrës.

Edhe pse mungojnë të dhëna zyrtare, është vënë re se zonat malore frekuentohen gjithnjë e më shumë nga turistë ndërkombëtarë, veçanërisht nga Europa Qendrore dhe Perëndimore. Në vitin 2023, Thethi dhe Lumi i Shalës regjistruan 20,336 netë qëndrim.

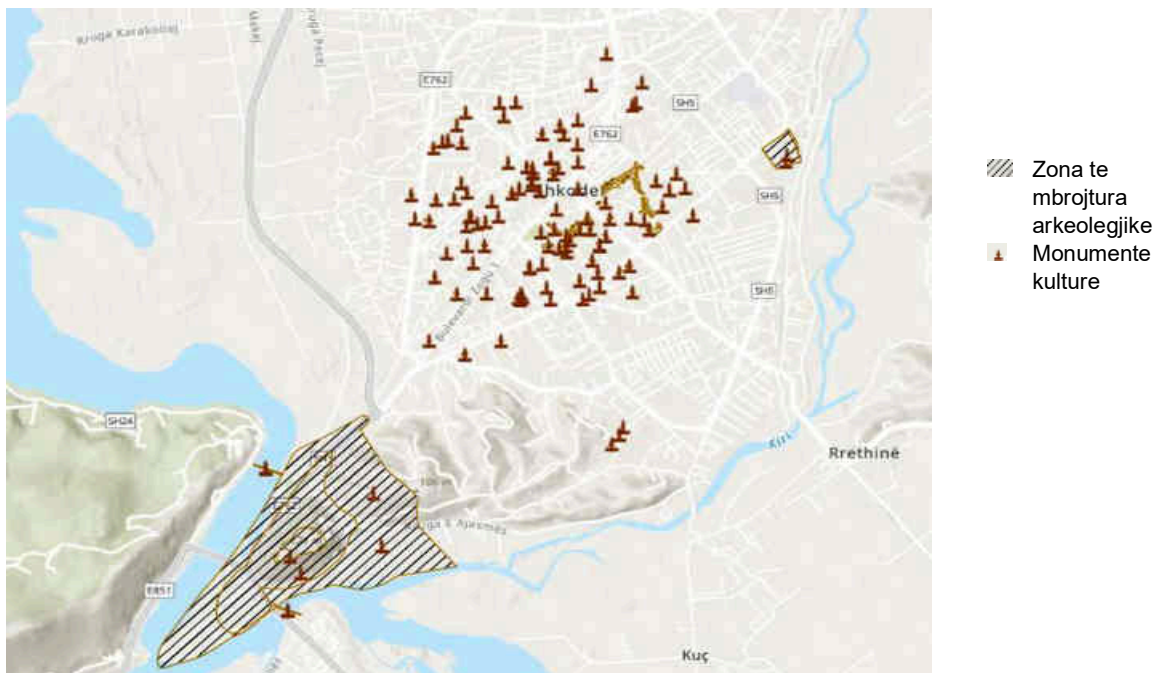
Turizmi në Theth mbetet kryesisht sezonal. Gjatë dimrit, shumë rrugë janë të bllokuara për shkak të reshjeve të mëdha të dëborës, por ka shenja të sipërmarrjeve turistike që po përpiqen të lehtësojnë pritjen e vizitorëve edhe gjatë sezonit dimëror. Megjithatë, deri tani vetëm një numër i vogël familjesh jetojnë në male gjatë dimrit. Shumë prej tyre janë zhvendosur pranë zonave urbane të Rrethinës dhe kthehen në shtëpitë e tyre malore vetëm gjatë verës. Kjo ndodh sepse një pjesë e mirë i përdorin ato si bujtina për turistët, ndërsa të tjerë i përdorin për qëllime të transhumancës (lëvizje sezonale e bagëtive).

Siç u përmend më sipër, turizmi në zonat bregdetare dhe malore mbetet sezonal. E njëjta gjë nuk mund të thuhet për qytetin e Shkodrës, ku turizmi është më i qëndrueshëm gjatë gjithë vitit, ndonëse sezoni veror mbetet ekonomikisht më i rëndësishmi.

Qendra historike e qytetit, duke përfshirë Muzeun Kombëtar të Fotografisë “Marubi”, ngjarjet kulturore si Krishtlindjet dhe Karnavalet, zona pranë liqenit me fshatrat Shirokë dhe Zogaj, si dhe Kalaja e Rozafës janë ndër atraksionet turistike më të rëndësishme.

Figura më poshtë paraqet vendndodhjen e atraksioneve më të rëndësishme në qytetin e Shkodrës, shumica e të cilave janë të përqendruara në qendër të qytetit.

Figura 2.36. Monumentet kulturore në qytetin e Shkodrës



2.5 Lokalizimi i objekteve dhe shërbimeve publike

Figura më poshtë paraqet vendndodhjen e objekteve dhe shërbimeve publike në qytetin e Shkodrës, ku shumica e tyre janë të përqendruara në qendrën e qytetit.

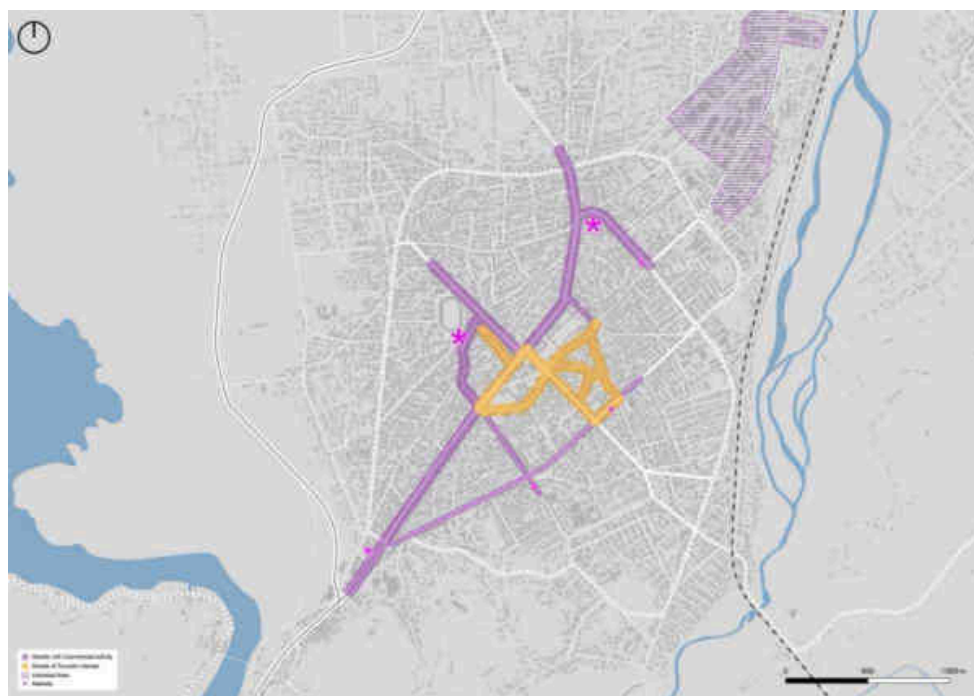
Figura 2.37. Harta e objekteve dhe shërbimeve publike



Burimi: Bashkia Shkodër

Figura më poshtë paraqet vendndodhjen e aktiviteteve tregtare dhe tregjeve në qytetin e Shkodrës.

Figure 2.38. Map of streets with commercial activities and markets



Burimi: Bashkia Shkodër

2.5.1 Arsimi

Në territorin e Bashkisë Shkodër ndodhen rreth 125 institucione arsimore publike dhe private, pa përfshirë Universitetin “Luigj Gurakuqi” të Shkodrës. Në vitin 2025 rreth 11,000 nxënës dhe fëmijë janë regjistruar në këto institucione, me një staf pedagogjik prej afërsisht 1,200 mësuesish.

Tabela 2-7: Numri i institucioneve arsimore, Bashkia Shkodër, 2025

<i>Njesia administrative</i>	<i>Kopshte</i>	<i>Filllore</i>	<i>Shkolla 9 vjecare</i>	<i>Shkolla te mesme</i>	<i>Shkolla te mesme profes.(nr)</i>	<i>Nxënës gjithsej</i>	<i>Mësues gjithsej</i>
Shkodër Qyteti	22	0	21	6	3	7,215	6,81
Ana e Malit	4	0	4	1		256	39
Berdicë	3	0	3	1		512	65
Dajç	1	0	1	1		150	30
Guri i Zi	4	0	4	1		734	95
Postribë	5	0	5	1		466	83
Pult	0	2	2	0		64	10
Rethina	9	1	10	0		1,175	161
Shalë	0	0	0	1		46	11
Shosh	0	1	1	0		19	8
Velipojë	3	0	3	1		439	50
<i>NJ.A Totali</i>	29	4	33	7	0	3,861	552
Bashkia Totali	51	4	54	13	3	11,076	1,233

Burimi: Bashkia Shkodër

Në aspektin e mbulimit gjeografik, shkollat fillore dhe ato 9-vjeçare janë të shpërndara mirë në të gjithë territorin e bashkisë. Pothuajse çdo lagje në njësinë administrative të Shkodrës ka institucione arsimore në një distancë të shkurtër ecjeje (250–500 metra). Në të kundërt, numri i kopshteve është mjaft i kufizuar.

Figura 2.39. Harta e institucioneve arsimore

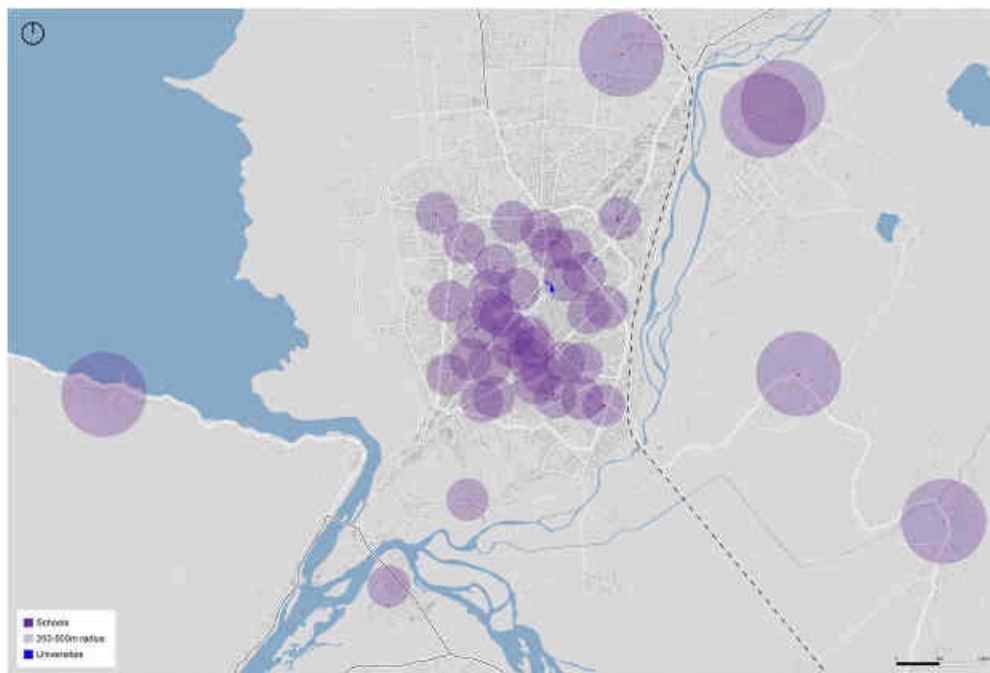
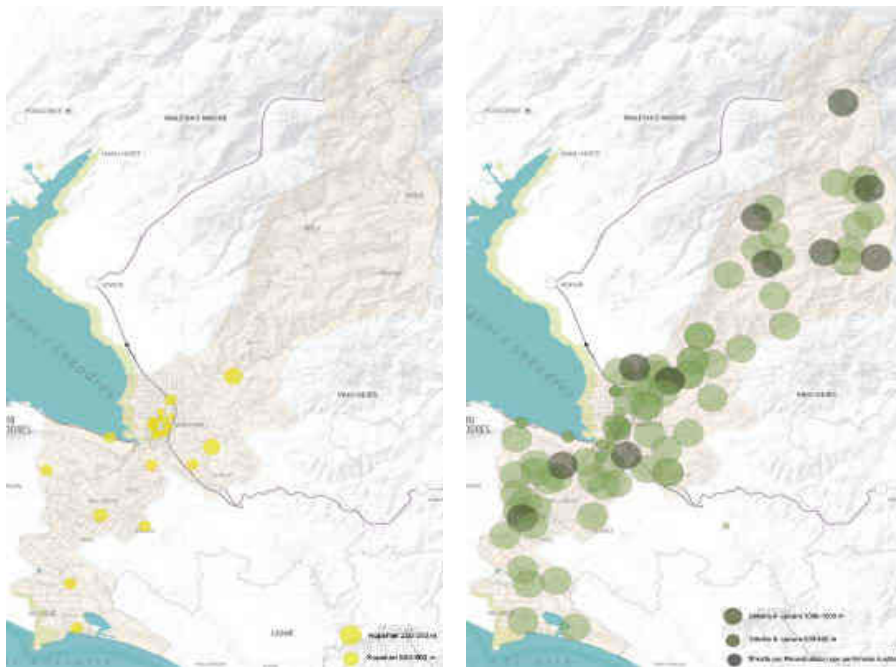
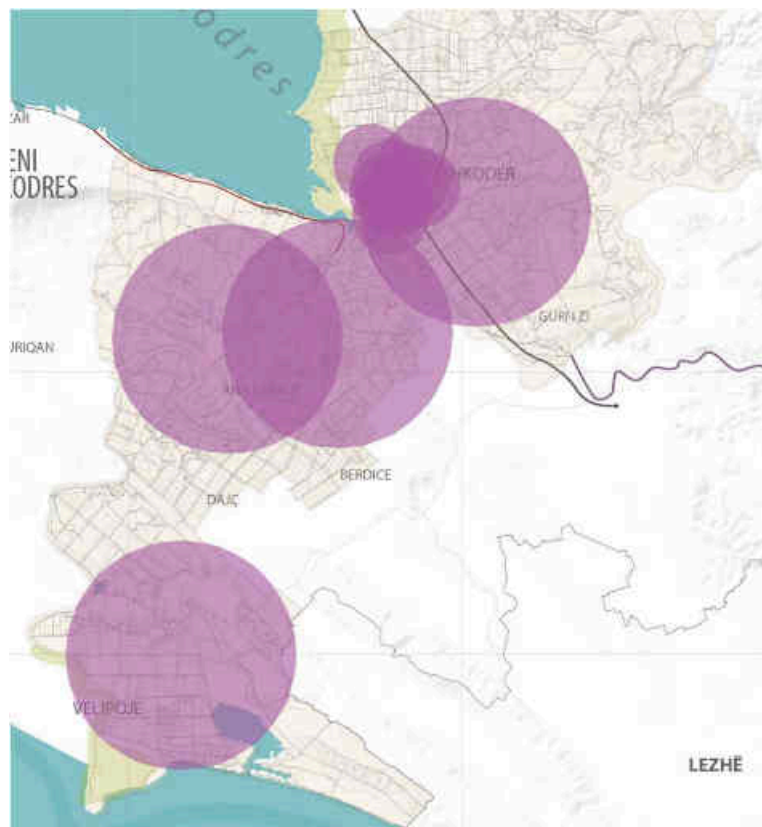


Figura 2.40. Hartat e shpërndarjes dhe mbulimit të kopshteve ekzistuese (majtas) dhe shkollave fillore + 9-vjeçare (djathtas)



Burimi: PPV Shkodër, 2017

Figura 2.41. Harta e shpërndarjes dhe mbulimit të shkollave të mesme ekzistuese (rreze 2000–4500 m)



Burimi: PPV Shkodër, 2017

Universiteti “Luigj Gurakuqi” i Shkodrës është institucioni i vetëm i arsimit të lartë në veri të Shqipërisë, me 6 fakultete që përbëhen nga 22 departamente. Në vitin akademik 2023–2024, ishin të regjistruar gjithsej 3,653 studentë (INSTAT). Pothuajse të gjithë studentët e regjistruar janë nga Shkodra ose nga zona të tjera të Veriut të Shqipërisë. Godinat e fakulteteve të universitetit janë të shpërndara në qendrën e qytetit të Shkodrës.

2.5.2 Shëndetësia

Shërbimet shëndetësore në Prefekturën e Shkodrës përfaqësojnë një rrjet të përbërë nga 2 spitale rajonale, 2 poliklinika, 175 qendra emergjence, 36 qendra shëndetësore dhe 138 qendra pediatrike.

Tabela dhe harta më poshtë paraqesin shpërndarjen e shërbimeve shëndetësore: këto janë të shpërndara në të gjithë territorin, duke mbuluar si popullsinë urbane, ashtu edhe atë rurale.

Tabela 2-8: Institucionet shëndetësore në Bashkinë Shkodër, viti 2015

Njesia administrative	Qendra Urgjence	Qendra Mjekesore Pediatrike	Spitale	Doktorë	Personel Shëndetësor
Shkodër Qyteti	42	14	0	35	162
Ana e Malit	5	0	0	3	14
Berdicë	5	0	0	3	14
Dajç	4	0	0	2	14
Guri i Zi	7	4	0	2	16
Postribë	12	0	0	4	23
Pult	7	0	0	1	8
Rethina	10	0	0	7	43
Shalë	10	0	0	1	7
Shosh	5	0	0	1	4
Velipojë	3	0	0	3	12
Bashkia Totali	110	18	0	62	317

Burimi: Bashkia Shkodër

2.6 Organizimi i brendshëm i Bashkisë në lidhje me Lëvizshmërinë

- Sektori i Shërbimeve, Licencimit dhe Transportit, brenda Drejtorisë së Tatimeve dhe Tarifave. Ky sektor përfshin dy ekspertë që merren me licencimin dhe tatimin e bizneseve private të transportit publik. Ata zakonisht vlerësojnë nëse aplikimet e operatorëve privatë janë në përputhje me kërkesat ligjore dhe përllogarisin e mbledhin taksat vendore përkatëse nga këta operatorë.
- Sektori i Projektimit, brenda Drejtorisë së Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit. Detyrat kryesore të këtij sektori përfshijnë hartimin e termave të referencës për shërbime projektimi nga palë të treta, që mbulojnë fusha të tilla si projektimi i rrugëve, sinjalistika dhe zhvillimi urban.
- Sektori i Sinjalistikës Rrugore, brenda Ndërmarrjes së Punëve Publike dhe Shërbimeve.
- Ky sektor është përgjegjës për zbatimin e mirëmbajtjes rutinë dhe projekteve të vogla që lidhen me sinjalistikën, duke përfshirë vendosjen e tabelave rrugore, lyerjen e vijave të sinjalistikës horizontale dhe vendosjen e ndarësve rrugorë për korsitë e biçikletave.
- Policia bashkiake siguron zbatimin e rregullave dhe akteve ligjore që lidhen me parkimin, zënien e hapësirave publike (veçanërisht trotuareve), si dhe çështje të tjera të ngjashme.

- Drejtoria e Turizmit, si pjesë e kalendarit vjetor të aktiviteteve, ka organizuar ngjarje që promovojnë lëvizshmërinë aktive gjatë Javës Evropiane të Lëvizshmërisë.

Megjithëse këto përpjekje, bashkia nuk disponon një sektor të dedikuar për politikat e transportit dhe lëvizshmërisë, përfshirë edhe transportin publik, ndërkohë që funksionet përkatëse janë të shpërndara në njësi dhe sektorë të ndryshme.

3 Ndërlidhja dhe oferta e transportit

3.1 Ndërlidhja ndërkombëtare dhe kombëtare

3.1.1 Aeroportet

Megjithëse nuk ka një aeroport të vetin, Shkodra ndodhet pothuajse në një distancë të barabartë nga aeroportet ndërkombëtare të Tiranës (83 km) dhe Podgoricës (63 km). Udhëtimi me makinë private ose taksi/furgon drejt secilit prej këtyre aeroporteve zgjat nga 1 orë e 10 minuta deri në 1 orë e 25 minuta, në varësi të trafikut. Ajo që e bën Shkodrën të privilegjuar në këtë pozicion është fakti se këto aeroporte nuk ofrojnë të njëjtat fluturime, ose të paktën jo me të njëjtin intensitet.

Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (TIA) është më i madh dhe numri i udhëtarëve që e përdorin po rritet me ritme të shpejta çdo vit. Në vitin 2023, TIA regjistroi mbi 7.25 milionë pasagjerë, një rritje prej 40% krahasuar me vitin 2022 dhe 117% më shumë krahasuar me vitin 2019 (periudha para pandemisë). Aeroporti ka lidhje shumë të mira dhe fluturime të shpeshta me shumë qytete italiane. Gjithashtu, shumë qytete të rëndësishme evropiane ofrojnë fluturime direkte me TIA, si: Londra, Brukseli, Stambolli, Dortmundi, Vjena, Zyrihu, Barcelona, Amsterdam, Berlina, etj.

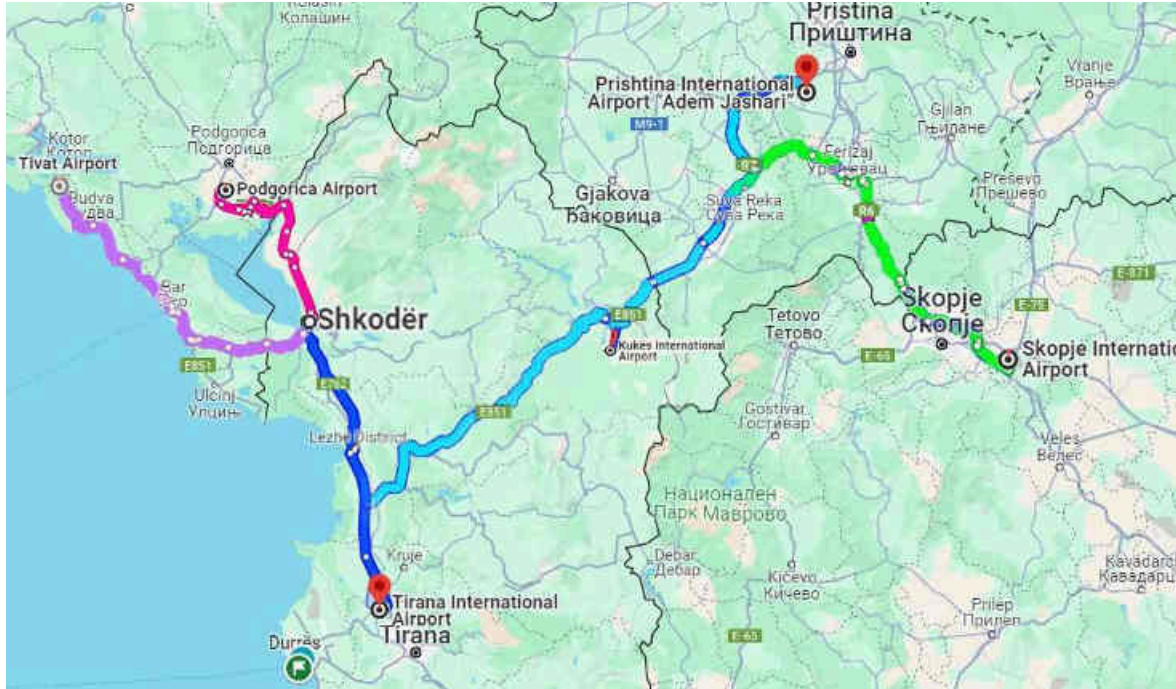
Një numër i konsiderueshëm linjash të reja është prezantuar për vitin 2024 duke bërë që disa kryeqytete evropiane të kenë për herë të parë fluturime direkte me Shqipërinë. Veçanërisht, gjatë tetë muajve të parë të vitit 2024, aeroporti ka shërbyer 7,233,711 pasagjerë, një rritje prej 57% krahasuar me të njëjtën periudhë të vitit 2023⁹.

Aeroporti i Tiranës nuk mund të arrihet përmes një linje të transportit publik, por vetëm përmes një operatori privat që lidh Shkodrën me aeroportin nëpërmjet minibuseve.

Aeroporti i Podgoricës (TGD), me rreth 1.3 milionë pasagjerë në vit, është dukshëm më i vogël, por ka lidhje të mira ajrore me qytete si Beogradi, Stambolli, Vjena dhe Ljubljana. Gjatë sezonit turistik, numri i fluturimeve rritet ndjeshëm, duke përfshirë shumë linja nga Gjermania, Polonia, Belgjika, Republika Çeke, Suedia, Rusia, Athina etj. Ky aeroport gjithashtu mund të arrihet vetëm me makinë private, taksi ose minibus.

⁹ [Tirana airport passenger numbers top last year's level in Sept | Albania News | SeeNews](#)

Figure 3.1: Aeroportet që lidhin me Shkodrën



Burimi: Përpunim vetjak nëpërmjet Google Maps

Herë pas here, në varësi të sezonit apo destinacionit, aeroporte të tjera mund të jenë të dobishme për të arritur në Shkodër:

- **Prishtina Int. Airport** (250km) 3.10 hours away is well connected with many central and northern European countries, like Switzerland, Germany, Sweden, etc.
- **Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës** (250 km) – rreth 3 orë e 10 minuta larg; ka lidhje shumë të mira me vende të Evropës Qendrore dhe Veriore, si Zvicra, Gjermania, Suedia, etj.
- **Aeroporti Ndërkombëtar i Kukësit** (153 km) – operon ende në mënyrë sezonale me një numër shumë të kufizuar fluturimesh.
- **Aeroporti i Tivatit** (107 km) – rreth 2 orë e 20 minuta larg nga Shkodra; është një alternativë e përshtatshme kur aeroportet më të afërta nuk ofrojnë linjat e nevojshme.
- **Aeroporti i Shkupit** (323 km) – më shumë se 4 orë larg; përdoret në raste të jashtëzakonshme.

Shkodra ka pasur një pistë ajrore të vetën, të vendosur pranë zonës së Shtojt, e cila është përdorur për fluturime të brendshme deri në Luftën e Dytë Botërore. Aktualisht, kjo pistë është plotësisht e amortizuar, e pashtuar dhe bën pjesë në objektet ushtarake.

Ndërkohë, Gjadri, një aeroport ushtarak modern, ndodhet vetëm 27 km larg Shkodrës dhe përbën një infrastrukturë ajrore të rëndësishme në afërsi të qytetit

3.1.2 Portet detare

Shkodra ndodhet pranë dy porteve kryesore: Durrësit (Shqipëri) dhe Tivarit (Mal të Zi).

Porti i Durrësit është porti më i madh në Shqipëri; në vitin 2023 ai i shërbeu 827,000 pasagjerëve. Ka tragete të shpeshta me dy porte italiane: çdo ditë me Barin (ofruar nga tre kompani tragetesh) dhe tre herë në javë me Ankonën. Gjatë sezonit veror, frekuenca e lundrimeve rritet ndjeshëm për të përballuar fluksin e pasagjerëve.

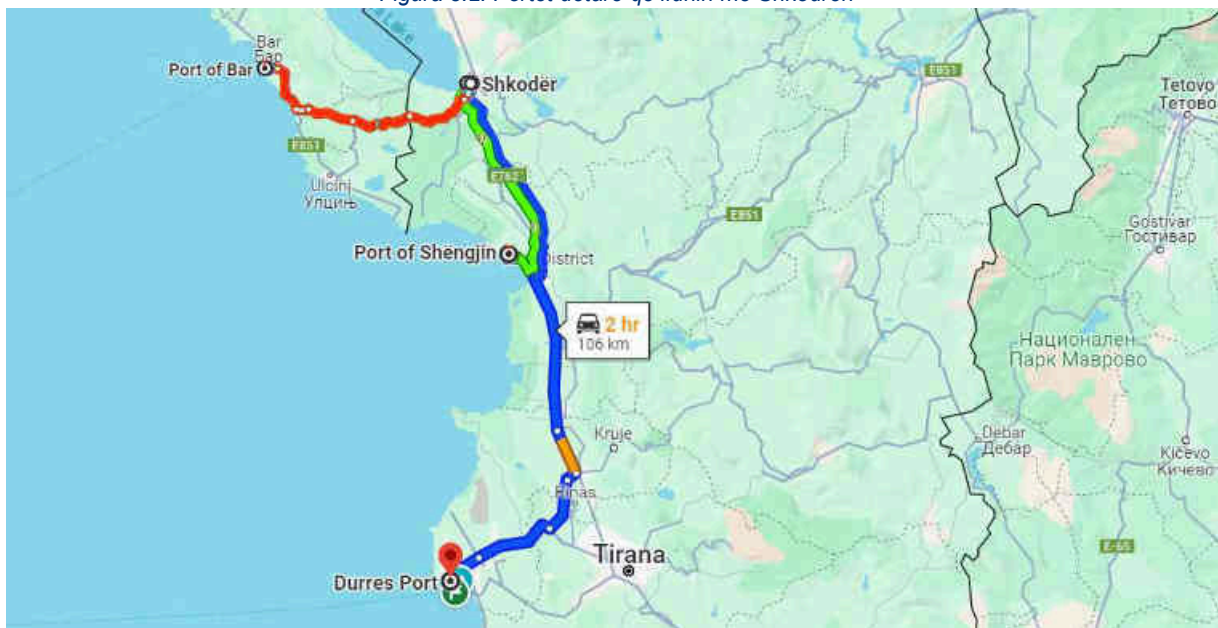
Një numër i lartë qytetarësh nga Shkodra jetojnë dhe punojnë në Itali, gjë që e bën afërsinë relative me Portin e Durrësit (106 km – rreth 2 orë larg) veçanërisht të përshtatshme. Porti mund të arrihet dy herë në ditë me transport publik direkt nga Shkodra, ose ndryshe përmes Tiranës, e cila ka linja të shpeshta të transportit publik me të dy qytetet.

Porti i Tivarit është porti më i madh në Mal të Zi. Dikur kishte një linjë trageti që e lidhte me Barin, por ky shërbim nuk ofrohet më, as nga kompania shtetërore Montenegro Lines, e as nga kompania kroate Jadrolinija, e cila dikur përfshinte një ndalesë në Tivar në kuadër të linjës Dubrovnik–Bari. Në vitin 2024, u lançua një shërbim i ri sezonal drejt Ankonës.

Porti i Tivarit mund të shërbejë si një alternativë shumë e mirë ndaj Durrësit për shumë emigrantë nga Shkodra, veriu i Shqipërisë dhe Kosova, por edhe për turistët. Megjithatë nuk ka transport publik të rregullt që të çon deri atje, porti është vetëm 45 km larg nga Shkodra dhe mund të arrihet lehtësisht për rreth 1 orë e 10 minuta me makinë, taksi ose minibus.

Porti i Shëngjinit është porti më i afërt me qytetin e Shkodrës, ndodhet vetëm 45 km larg (afërsisht 45 minuta me makinë), por aktualisht nuk ofron më linja pasagjerësh, edhe pse në të kaluarën ka pasur tragete drejt Italisë.

Figura 3.2: Portet detare që lidhin me Shkodrën



Burimi: Përpunim vetjak nëpërmjet Google Maps

3.1.3 Transporti hekurudhor

Hekurudhat në Shqipëri administrohen nga kompania shtetërore Hekurudha Shqiptare (HSH). Rrjeti kombëtar hekurudhor shtrihet në drejtimin jug-veri, nga Vlora deri në Han të Hotit, në kufi me Malin e Zi, ku lidhet me Podgoricën, kjo është e vetmja lidhje hekurudhore ndërkombëtare e vendit. Ky rrjet kalon përmes qyteteve të Fierit, Lushnjës, njëse së ndërrimit në Rogozhinë, Kavajë, Durrës, njëse tjetër në Vorë, Lezhë dhe Shkodër. Nga Rogozhina, një degë e linjës devijon drejt lindjes, duke kaluar në Elbasan dhe vazhduar përgjatë Liqenit të Ohrit deri në Pogradec. Ndërsa Vora shërben si pikë lidhjeje për linjën që çon drejt Tiranës. Në jug të Vlorës nuk ekziston infrastrukturë hekurudhore që të lidh Shqipërinë me Greqinë, ndërkohë që në Podgoricë, rrjeti hekurudhor malazez lidhet me linjën ndërkombëtare Beograd–Bar, si dhe me një linjë tjetër që shkon drejt Nikshiqit.

Shumica e shinave janë ende funksionale, por ndodhen në një gjendje shumë të keqe. Shpejtësia e trenave është shumë e ulët dhe shërbimi është i dobët dhe i parregullt. Mjetet e transportit hekurudhor (lokomotivat, vagonët e pasagjerëve dhe të mallrave) janë të amortizuara dhe kanë nevojë urgjente për rinovim. Për më tepër, sistemi i sinjalizimit është pothuajse jashtë përdorimit, me shumë komponentë të dëmtuara gjatë viteve.

Tërmeti i vitit 2019 shkaktoi dëme të konsiderueshme në infrastrukturën hekurudhore, dhe për pasojë, seksioni në jug të Laçit është aktualisht i mbyllur. Shërbimi në segmentin Shkodër – Laç ofrohet herë pas here për transport pasagjerësh, duke përdorur një tren të vjetër me lokomotivë me naftë, i cili është i stacionuar në stacionin hekurudhor të Shkodrës. Linja karakterizohet nga një numër i madh kalimesh në nivel dhe ka 9 ndalesa ndërmjetëse midis Vorës dhe Shkodrës, ku Lezha është ndalesa më e rëndësishme (34 km larg nga Shkodra). Pas Shkodrës, ekzistojnë tre stacione të tjera para kufirit: në Grilë (Rrethina), Koplik dhe Bajzë (Malësi e Madhe), pranë bregut të liqenit. Segmenti prej 63.5 km Shkodër–Podgoricë është një linjë hekurudhore ndërkufitare vetëm për transport mallrash, e ndërtuar në vitet 1984–1985.

Ndërkohë, segmenti hekurudhor prej 34 km mes Durrësit dhe Tiranës aktualisht është në proces rindërtimi. Shumica e punimeve inxhinierike tashmë kanë përfunduar, duke përfshirë ndërtimin e tetë urave të reja hekurudhore. Projekti i rindërtimit të kësaj linje (i financuar nga BERZH, BE-ja dhe donatorë të tjerë në Kuadrin e Investimeve të Ballkanit Perëndimor – KIBP) do të mundësojë udhëtimin midis dy qyteteve më të mëdha të Shqipërisë brenda vetëm 20 minutash. Për më tepër, do të ndërtohet edhe një linjë e re hekurudhore me gjatësi 5 km, e cila do të lidhë qendrën e qytetit të Tiranës me Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës.

Me rëndësi të veçantë për Bashkinë Shkodër, një projekt strategjik i bashkë-financuar nga BEI, BERZH dhe KIBP (me mbështetje teknike të financuar nga BE) parashikon rehabilitimin dhe elektrifikimin e rreth 120 km të linjës hekurudhore si dhe 12 stacioneve të trenit, duke përfshirë instalimin e sistemeve moderne të sinjalizimit dhe përmirësime të ndjeshme në sigurinë e transportit. Ky investim strategjik mbulon segmentin Vorë – kufiri me Malin e Zi, pjesë e Rrjetit Thelbësor të zgjerimit të Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (TEN-T) në Ballkanin Perëndimor (Rruga Hekurudhore 2), dhe përfaqëson lidhjen kryesore hekurudhore të Shqipërisë me rrjetet rajonale dhe ato të Bashkimit Evropian. Linja e rehabilituar do të lejojë shpejtësi deri në 120 km/h, duke reduktuar ndjeshëm kohën e udhëtimit në këtë aks në rreth 2 orë. Investimi është vlerësuar në 318 milionë euro dhe nisja e punimeve parashikohet për vitin 2025.

Përveç kësaj, qeveritë e Shqipërisë dhe Kosovës po bashkë-financojnë përgatitjen e një studimi fizibiliteti për ndërtimin e një linje hekurudhore Durrës–Prishtinë. Ekipi që po harton studimin po shqyrton dy opsione të mundshme për nyjën e ndërlidhjes: një në Mjedë (pranë Shkodrës) dhe tjetri në Milot, më në jug.

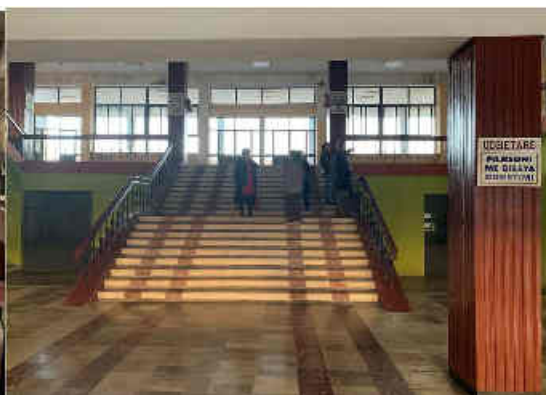
Opsioni i parë, ai me nyje në Mjedë, pritet të ketë një ndikim më të madh në Shkodër dhe në rajonin më të gjerë përreth, duke rritur potencialin për zhvillim ekonomik dhe përmirësim të lidhjeve rajonale.

Stacioni hekurudhor i Shkodrës ndodhet në gjendje të keqe dhe është i mbyllur për pasagjerët. Ai ndodhet në pjesën juglindore të qytetit, rreth 1.3 km nga sheshi Nënë Tereza, dhe përbëhet nga një godinë dykatëshe me stil modernist, me disa rampa të jashtme që mundësojnë aksesin e drejtpërdrejtë nga sheshi përpara ndërtesës në platformën paksa të ngritur.

Në kuadër të projektit të detajuar për rehabilitimin e linjës hekurudhore Vorë – Hani i Hotit, është përfunduar tashmë projekti paraprak për rikonstruksionin e stacionit të Shkodrës.

Figure 3.3: Stacioni hekurudhor i Shkodrës







3.1.4 Rrjeti i lidhjeve rrugore

Shkodra ndodhet përgjatë boshtit infrastrukturor veri–jug, i cili përbëhet nga **rruga kombëtare SH1**, që lidh Tiranën me Podgoricën në Mal të Zi, përmes pikës kufitare të Hanit të Hotit.

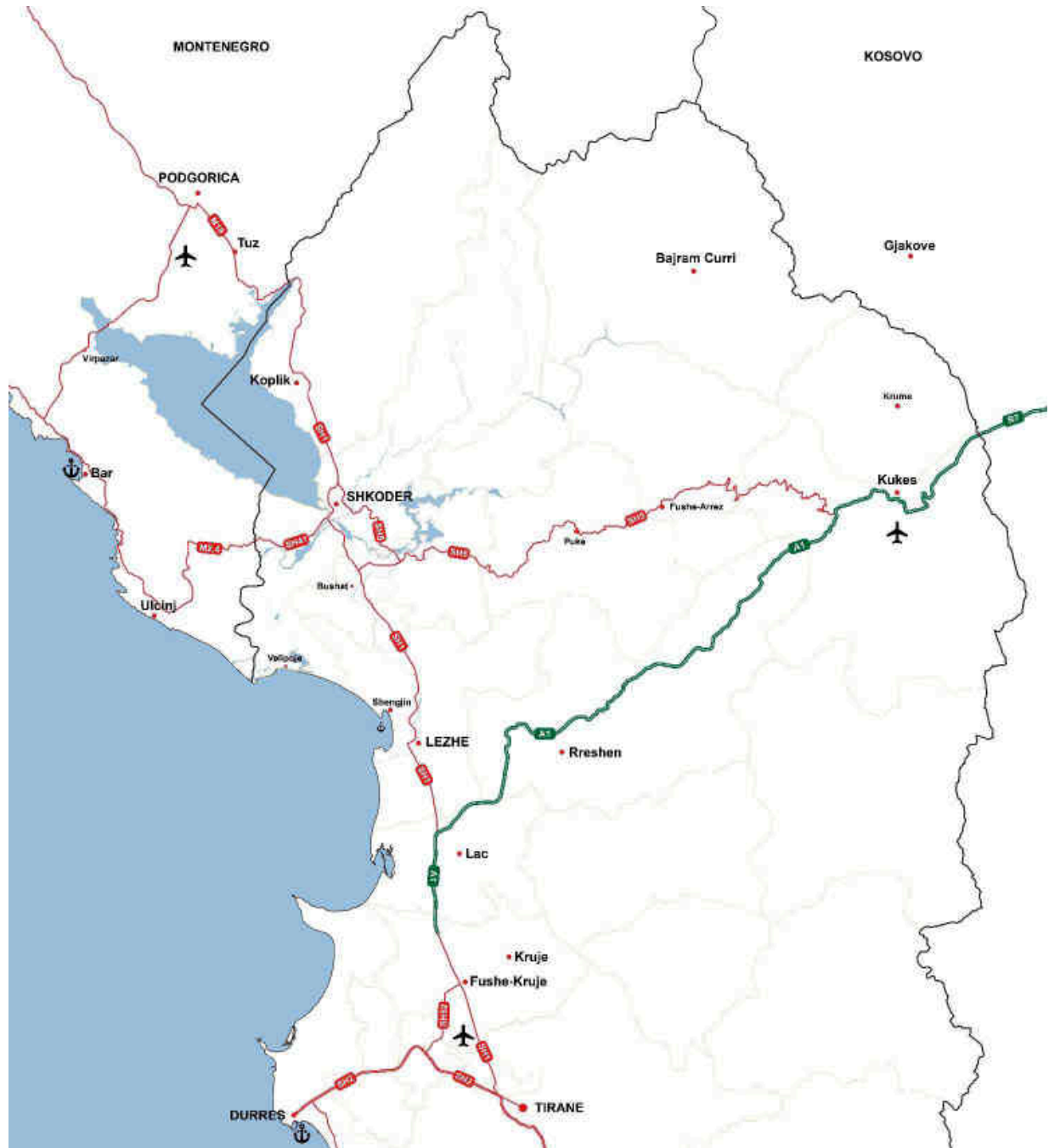
Nga Tirana, duke filluar nga Unaza e Kamzës në drejtim të veriut, rruga SH1 kalon përmes Fushë-Krujës, Milotit, Lezhës, Shkodrës dhe Koplikut. Ndërmjet Thumanës dhe Milotit, SH1 është bërë pjesë e lidhjes Lindje/Perëndim Lezhë–Kukës, **autostrada A1 që lidh me Prishtinën (Kosovë)**.

Segmenti rrugor SH1 ndërmjet Hanit të Hotit dhe Shkodrës (rreth 32.5 km) u përfundua në vitin 2013 me standard të një karrexhate. Ndërtimi i bypass-it perëndimor në Shkodër, filloi punimet pas përmbytyjeve të vitit 2010 dhe që fillimisht ishte planifikuar të përfshinte edhe një digë mbrojtëse ndaj Liqenit të Shkodrës, shmang kalimin nëpër qendrën e qytetit dhe ka dy vite që është në funksion.

Autostrada Adriatiko-Joniane, një korridor rrugor që lidh Evropën Qendrore dhe Italinë Veriore me gadishullin e Jonit përmes Sllovenisë, Kroacisë, Bosnjë-Hercegovinës, Malit të Zi, Shqipërisë dhe Greqisë, ndodhet në faza të ndryshme planifikimi dhe zbatimi në territore të ndryshme. Pjesa veriore shqiptare e kësaj autostrade ka nisur me ndërtimin, përmes koncesionit, të një segmenti 21 km nga Kashari (nyja Tiranë–Durrës) deri në Thumanë. Ky segment është funksional që prej verës së vitit 2024. Segmenti Thumanë–Milot është aktualisht me dy karrexhata, por ka nevojë për përmirësim në standard të plotë autostrade. Ndërsa segmenti Milot–Ballëdren, që sot është një karrexhatë e vetme, do të zgjerohet përmes një tjetër koncesioni, i cili përfshin edhe ndërtimin e një Unaze të re të Lezhës, në formën e një tuneli. Segmenti Muriqan (kufi me Malin e Zi) – Ballëdren, që është pjesa më e afërt me Shkodrën, ka një gjatësi prej 41 km dhe parashikon ndërtimin e një ure të re mbi lumin Buna, si dhe disa nyje të rëndësishme rrugore: një kryqëzim me rrugën Shkodër–Muriqan, një tjetër me rrugën Shkodër–Velipojë pranë Bërdicës (dalja më e afërt drejt Shkodrës), si dhe një nyje tjetër në Bushat, më në jug, që lidhet me rrugën ekzistuese SH1 Lezhë–Shkodër. Projekti paraprak dhe vlerësimi i ndikimit në mjedis janë përgatitur nëpërmjet KIBP. E gjithë pjesa veriore e kësaj autostrade pritet të përmirësojë ndjeshëm lidhjen dhe kohën e udhëtimit nga Shkodra drejt Tiranës, Aeroportit të Tiranës dhe Durrësit, si edhe me Malin e Zi dhe destinacionet kroate, dhe përfundimi i saj parashikohet brenda fundit të kësaj dekade.

Autostrada do të përdorë pikën kufitare Muriqan/Sukobin, duke u lidhur me rrugën SH1 në Bushat, në jug të Shkodrës. Kjo lidhje lindore ekzistuese, përmes rrugës **SH41**, mundëson lidhjen me qytetet **Ulqin dhe Tivar në Mal të Zi**, nëpërmjet urës mbi lumin Buna.

Figura 3.4: Rrjetet kryesore rrugore rajonale



Burimi: Përpunim vetjak

3.2 Rrjeti rrugor lokal

3.2.1 Rrugët periferike

Përveç rrugës **SH41**, e cila shërben për lidhjen me pjesën lindore të lumit Buna, kufirin me Malin e Zi dhe fshatrat e zonës së **Anës së Malit**, ekzistojnë edhe dy **rrugë** të tjera **shtetërore** që shërbejnë kryesisht për lidhje rajonale:

- **SH5**, që kalon **përmes Gurit të Zi**, bashkisë Vau i Dejës dhe disa fshatrave të tjerë, duke vazhduar drejt Kukësit dhe autostradës A1, përgjatë një rruge malore.
- **SH27**, që lidh Bërdicën me **Velipojën**, është një rrugë e rinovuar së fundmi, me gjatësi rreth 25 km, me një karrexhatë të vetme. Rruga përfshin një segment të ri që shmang kalimin nëpër disa fshatra dhe përfundon në zonën turistike bregdetare të Detit Adriatik.

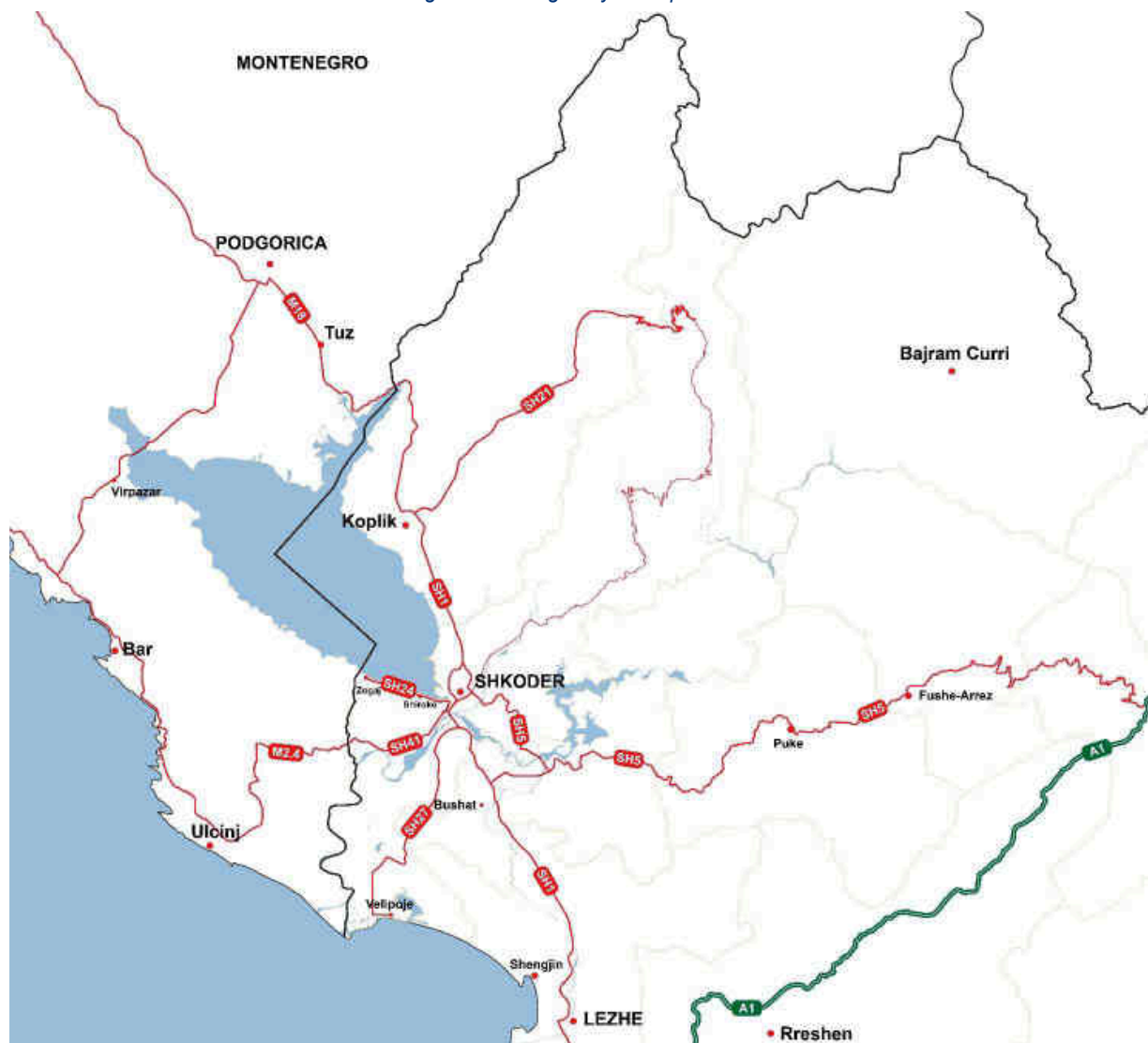
Nga SH27, një rrjet rrugësh dytësore, kryesisht të shtruara në mënyrë ortogonale, lidh fshatrat e njësive administrative Dajç dhe Velipojë me zonën qendrore të rrugës. Ekziston gjithashtu një rrugë lokale që lidh fshatrat e Bërdicës me bregun perëndimor të lumit Buna, duke kaluar nëpër fshatra si Darragjat, Shirq, Mushan, Pentar, etj. Më tej, SH27 kalon pranë Trushit, ngjitet lehtësisht në një kodrinë dhe më pas shkon përmes vendbanimeve Baks i Ri dhe Gomsiqe. Nga ky segment, disa rrugë të tjera lokale degëzohen: Në njërën anë, drejt bregut perëndimor të lumit Buna, duke shërbyer për fshatrat Reç i Ri, Luarzë dhe Ças; Në anën tjetër, drejt juglindjes, duke lidhur me skajin lindor të vijës bregdetare të Velipojës (Baks-Rrjoll), një zonë e ndarë nga zona turistike kryesore përmes Lagunës së Vilunit.

Në veri të Shkodrës, zonat më të largëta të Alpeve Shqiptare, si Qafa e Thorës dhe Thethi, mund të arrihen përmes rrugës SH21 që nis nga Kopliku. Një tjetër rrugë malore, më e ndërlikuar në terren, degëzohet nga zona industriale e qytetit dhe shkon drejt Prekalit dhe Shalës. Kjo rrugë është aktualisht në proces zgjerimi dhe përmirësimi, dhe pritet të ketë një ndikim të madh në zhvillimin e turizmit në Bashkinë Shkodër.

Figura 3.5: Rruga SH5, pranë Gurit të Zi



Figura 3.6: Rrugët kryesore periferike

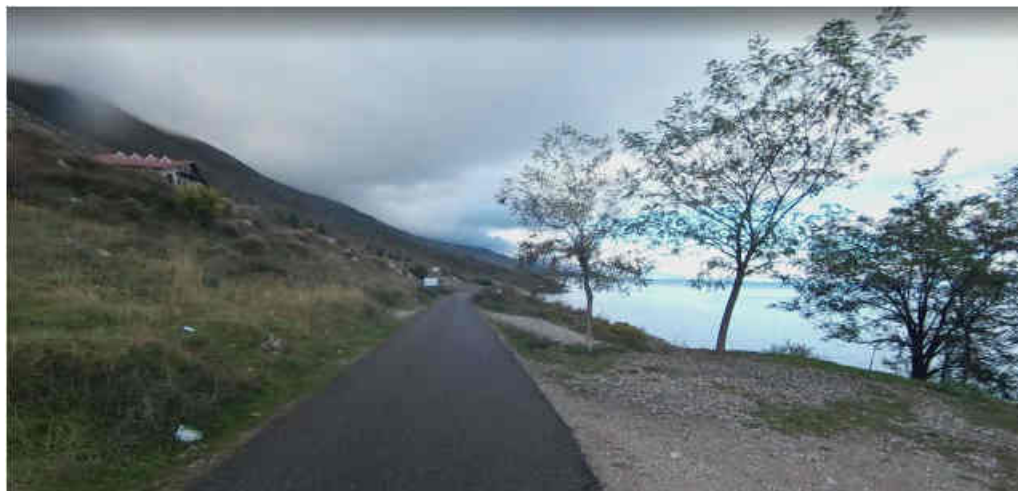


Burimi: Përpunim vetjak

Rruga drejt Shirokës dhe fshatit Zogaj (SH24), nga ana tjetër, degëzohet nga ura mbi lumin Buna dhe shtrihet për rreth 10 km, duke u konsideruar një rrugë panoramike buzë liqenit, e përdorur gjatë gjithë vitit nga shumë banorë dhe vizitorë të zonës, ku ndodhen edhe një numër restorantesh dhe disa hotele të vogla. Rruga mund të përshkohet me makinë, por gjithashtu edhe në këmbë ose me biçikletë. Ajo përfundon në Zogaj, pasi aktualisht mungon lidhja me rrugën buzë liqenit në territorin e Malit të Zi (e cila është rinovuar së fundmi dhe pritet përfundimi i punimeve në anën shqiptare). Pavarësisht vlerës së lartë panoramike dhe turistike, SH24 është një rrugë me gjerësi shumë të kufizuar, ku në disa segmente është e mundur vetëm kalimi me qarkullim të alternuar njëkahësh. Kjo situatë vjen edhe për shkak të terrenit të pjerrët dhe ndërtimeve në anën e brendshme që kufizojnë hapësirën e saj. Fondi Shqiptar i Zhvillimit, përmes një programi për zhvillimin e turizmit të financuar nga BERZH dhe BE, po ndërmerr ndërhyrje për përmirësimin e rrugës, e cila do të rikonstruktohet në standardin e një karrexhate të zakonshme me një trotuar dhe korsinë e biçikletave, në përputhje me cilësinë e rrugës ekzistuese që çon drejt Shirokës.

Rrugët që të çojnë drejt Velipojës dhe Gurit të Zi janë pjesë e rrjetit rrugor kombëtar dhe administrohen nga Autoriteti Rrugor Shqiptar, i cili ka për mision mirëmbajtjen, përdorimin, zhvillimin, optimizimin dhe zbatimin e programeve të investimeve për rrjetin kombëtar. Ndërsa rrugët e tjera të përmendura janë nën juridiksionin e Bashkisë Shkodër.

Figura 3.7: Shirokë–Zogaj SH24



Pamjen e plotë e plotëson rruga periferike që u mundëson mjeteve të kalojnë Shkodrën në drejtim verior pa hyrë në qendrën e qytetit. Seksioni i parë, me 4 korsi trafiku, përfshin hyrjen jugore, nga ura mbi lumin Drin deri te rrethrotullimi që çon në Bypass (**rrugët Agron dhe Pazarit**), me pamje nga Kalaja e Rozafës dhe një rrethrotullim ndërmjetës që lejon hyrjen mbi urën e Bunës drejt Malit të Zi.

Seksioni i dytë, gjithashtu me 4 korsi të ndara (2 për çdo drejtim) dhe me 2 rrethrotullime ndërmjetëse, përfaqësohet nga **Bypassi i ri**. Rruga, e inauguruar në vitin 2021, shmang qendrën e qytetit, kalon pranë lagjeve në veri-perëndim dhe lidhet me segmentin urban të SH1 (rruga e Tuzit), në një zonë artizanale dhe tregtare pranë kryqëzimit me Rrugën e Hidrovorit.

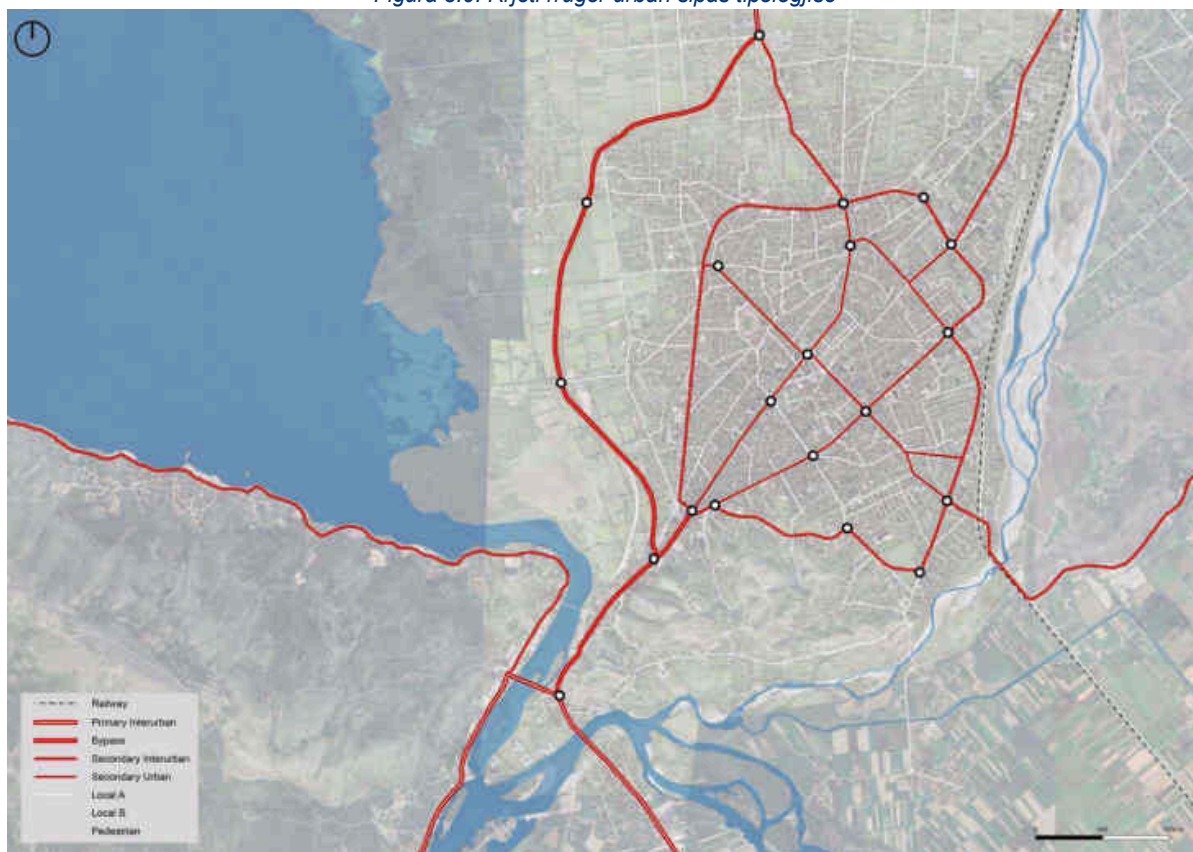
Figura 3.8: Bypassi i ri perëndimor



3.2.2 Rrjeti rrugor urban

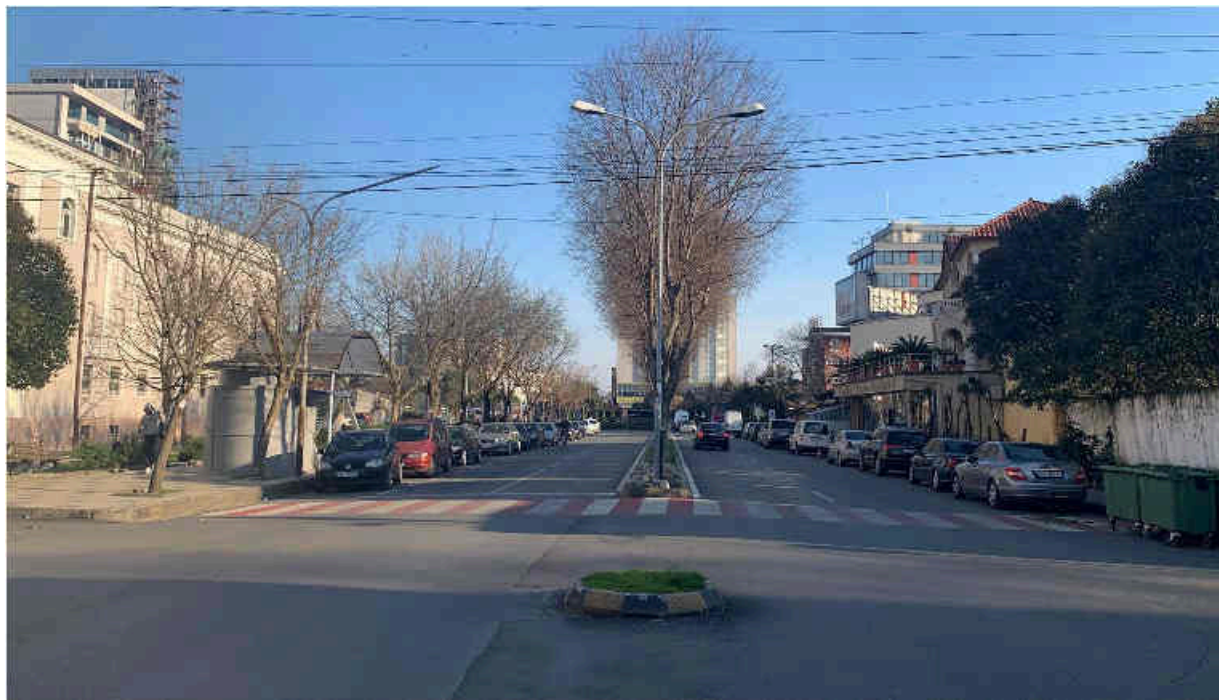
Zona urbane e Shkodrës paraqet një strukturë të dendur dhe kompakte, rezultat i formimit të lagjeve të ndryshme gjatë periudhës Osmane, me rrugë të vjetra që shtrihen nga jugperëndimi drejt verilindjes (shih seksionin 2.2.3). Mbi këtë prezantim të imët, paraqitet një rrjet kryesor rrugësh që përcakton dy boshtet kryesore ortogonale, të cilat ndajnë qytetin në katër kuadrante kryesore.

Figura 3.9: Rrjeti rrugor urban sipas tipologjisë



Itinerari juglindje-veriperëndim fillon nga SH7, duke kaluar nëpër rrugën Besnik Çela, bulevardin e gjatë Skënderbeu dhe rrugën e shkurtër Teuta, të cilat çojnë në Sheshin Demokracia (një rrethrotullim i gjerë), duke ofruar një pamje të hapur drejt Teatrit Migjeni; nga sheshi, itinerari vazhdon në veriperëndim përgjatë bulevardit Bujar Bishanaku, një rrugë me një ishull të gjelbëruar në qendër të saj, megjithatë me një devijim të lehtë nga boshti i parë dhe nga kryqëzimi me rrugën Ibrahim Rugova.

Figura 3.11: Bulevardi Bujar Bishanaku



Hyrja jugore e qytetit, pas rrethrotullimit që të çon në Unazën e Re, përcakton një **itinerar në drejtim të veriut** përmes rrugës Mbreti Gent, bulevardit Zogu I, rrugës Studenti, e cila kryqëzohet me itinerarin e parë ortogonal në Sheshin e Demokracisë dhe më tej përmes rrugëve Qemal Draçini, Martin Camaj, Europa dhe Tuzit.

Figura 3.12: Rruga Studenti, drejtimi veri dhe drejtimi jug



Figura 3.13: Rruga Qemal Draçini



Figura 3.14: Rruga Europa

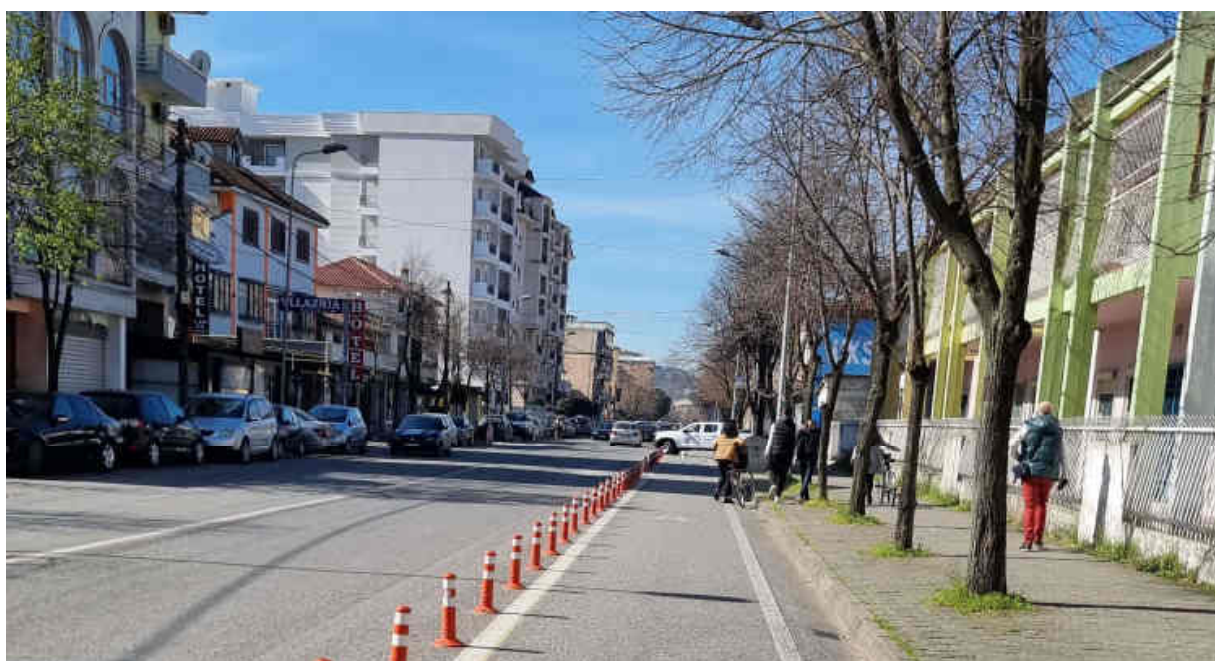


Në jug të bulevardit Zogu I shtrihen **dy itinerare të unazës së brendshme**, që formojnë një romb të parregullt. Itinerari perëndimor kalon përgjatë rrugëve Vëllezërit Frashëri, Fetih Dizdari, Ibrahim Rugova dhe Dasho Shkrel, deri në sheshin “Ura e Maxharrit” (kryqëzimi me rrugën “Evropa”). Itinerari lindor ndjek bulevardin “Mehmet Pashë Plaku” dhe rrugët Edith Durham, Marin Beçikemi, Hilë Mosi, Marie Shllaku, Adem Jashari dhe Hysen Laçej, duke u ribashkuar gjithashtu në sheshin “Ura e Maxharrit”.

Figura 3.15: Unaza e brendshme perëndimore: Rugët Vellezerit Frasheri dhe Dasho Shkeli



Figura 3.16: Unaza e brendshme lindore: Rruga Edith Durham dhe Marin Beçikemi



Një **unazë lindore më periferike** formohet nga rrugët Draçin, Tepe, Gjon Buzuku, Kolë Prela dhe Pal Ëngjëlli, duke përshkruar kufirin e jashtëm të zonës urbane.

Dy rrugët paralele, Lëvizja e Postribës dhe Inxh. Gjovalin Gjadri, përcaktojnë kufirin verior të rombit dhe lidh zonat e spitalit dhe atë industriale.

Figura 3.17: Unaza periferike lindore: Rugët Kolë Prela, Pal Ēngjëlli dhe Gjon Buzuku



Shumica e rrugicave të brendshme të Shkodrës janë gjurmë të rrjetit të vjetër urban. Struktura e tyre brenda rrjetit urban paraqitet më organike, jo-lineare dhe me gjerësi të ndryshueshme. Peizazhi urban përgjatë këtyre

rrugicave është heterogjen, ku mbizotërojnë shtëpitë individuale (të vjetra ose të reja) me kopshte të rrethuara me mure, si edhe disa njësi shërbimi, dyqane dhe ndërtesa banimi.

Figura 3.18: Rrugë tipike të brendshme në qytetin e Shkodrës



3.2.3 Rrjeti i rrugëve urbane në Velipojë

Zona urbane e Velipojës përbëhet nga grupime të vogla urbane të banesave private, ndërtesave të apartamenteve, hoteleve dhe njësive të tjera të shërbimit, të shtrira përgjatë rrugës ndërrbane SH27 (e njohur gjithashtu si Rruga “Ura e Gjon Lulit” dhe Rruga “Rrok Preka”).

Figura 3.19: Rruga Ura e Gjon Lulit



Rruga “Ura e Gjon Lulit” (SH27) ka dy korsi dhe shtrihet paralelisht me vijën bregdetare deri te kryqëzimi kryesor i Velipojës, ku më pas merr një kthesë djathtas drejt Parkut Qendror, duke u zgjeruar me një ishull të gjelbëruar qendror dhe me dy korsi për secilin drejtim lëvizjeje. Pas kryqëzimit kryesor SH27 vazhdon me Rrugën “Rrok Preka” dhe shkon deri në zonën e Hidrovorit.

Figura 3.20: Harta e rrjetit urban të Velipojës



Ana veriore e SH27 është më e urbanizuar rreth qendrës dhe në drejtim të lagunës së Vilunit, dhe lidhet me rrugë lokale që dalin pingul me të. Ana jugore është edhe më e urbanizuar dhe vazhdon deri te Shëtitorja Bregdetare e ngritur.

Krahu perëndimor i Velipojës arrihet përmes rrugëve pingule që lidhen me rrugën “Ura e Gjon Lulit”, të emërtuara nga Nr. 1 deri Nr. 7, të ndërtuara gjatë dekadës së fundit me synimin për të modernizuar

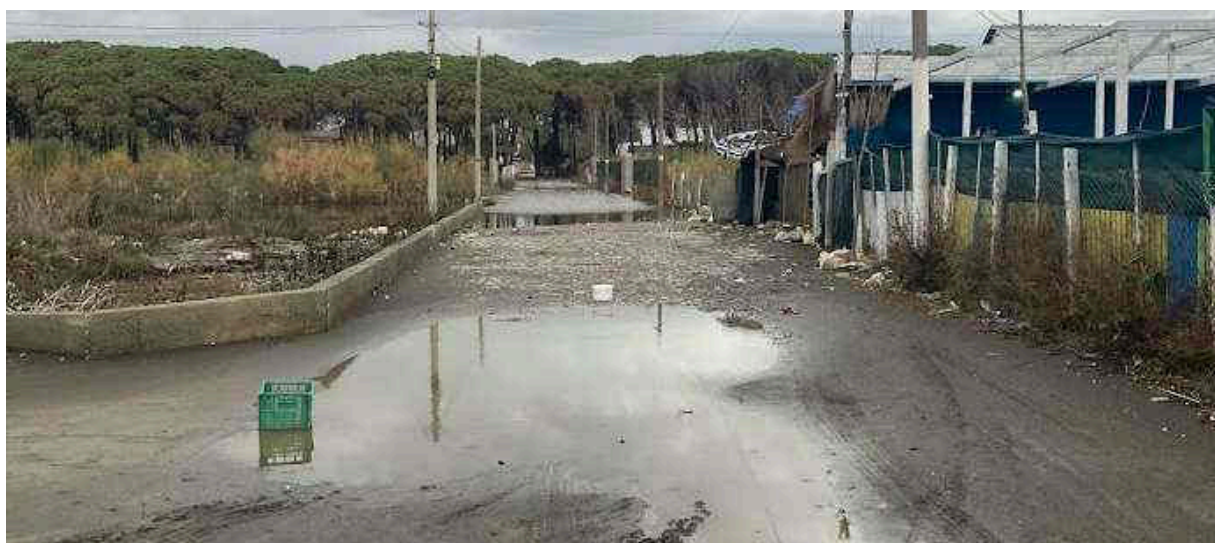
infrastrukturën rrugore. Këto rrugë të brendshme, që shtrihen paralelisht me aksin bregdetar, janë të ndërprera dhe në pjesën më të madhe të tyre, të pa asfaltuara. Rruga Nr. 1 shërben gjithashtu si lidhje drejt “Velipojë Grand Europa Resort” dhe përdoret për të hyrë me automjet në plazh.

Në krahun lindor të Velipojës, Rruga “Shtëpia e Peshkatarëve” është një rrugë urbane lineare që lidh Parkun Qendror me Hidrovorin, duke u shtrirë paralelisht me SH27 dhe me vijën bregdetare. Ajo lidhet me rrugën “Rrok Preka” (SH27) nëpërmjet rrugëve lidhëse, shumica prej të cilave janë informale dhe ende të paasfaltuara. Vetëm pranë bllokut urban “Fishta”, në lindje të sheshit qendror, rrugët janë të asfaltuara; në pjesët e tjera, shumica e rrugëve që të çojnë drejt bregdetit janë pa asfalt.

Figure 3.21: Foto të rrugëve të ndryshme në Velipojë









3.2.4 Rregullat e Aksesit të Automjeteve në Zonat Urbane

Në zonën historike të Shkodrës janë në fuqi skema të ndryshme të rregullimit të aksesit të automjeteve.

Qarkullimi dhe aksesimi i automjeteve në rrugët **“13 Dhjetori” - “28 Nëntori” (zona e Business Improvement District – BID)** nga Sheshi Parrucë deri te Sheshi Nënë Tereza, është i kufizuar sipas këtyre rregullave: nga ora 17:00 deri në 22:00 gjatë periudhës 1 Nëntor – 31 Mars dhe nga ora 18:00 deri në 23:00 gjatë periudhës 1 Prill – 31 Tetor. Gjatë fundjavave, qarkullimi i automjeteve ndalohet nga ora 09:00 deri në 13:00 dhe nga ora 17:00 deri në 22:00. Në këtë segment ndalohet qëndrimi dhe parkimi i automjeteve.

Rruga “Kol Idromeno” (Piacca), nga Sheshi “Nënë Tereza” deri te Sheshi “Dugajt e Reja”, është zonë pedonale. Në këtë zonë ndalohet rreptësisht qarkullimi i të gjitha automjeteve motorike, me përjashtim të mjeteve të emergjencës dhe policisë. Furnizimi i bizneseve lejohet vetëm nga ora 14:00 deri në 16:00 dhe nga ora 23:00 deri në 07:00, duke përdorur karroca ose pajisje të ngjashme të tërhequra me dorë.

Në pjesën e parë të rrugës **“Kol Idromeno”**, dy korsi për automjete, të ndara me vazo lulesh, lejojnë daljen në të dyja drejtimet në Sheshin “Nënë Tereza” nga rruga “Nuri Bushati” dhe hyrjen në rrugën “Gjergj Fishta” nga sheshi. Qarkullimi i automjeteve në këto korsi ndalohet nga ora 18:00 deri në 22:00.

Hyrja e automjeteve është gjithashtu e kufizuar në rrugën **“Gjuhadol”**, nga ora 10:00 deri në 12:00 dhe nga ora 19:00 deri në 24:00. Në këtë segment ndalohet qëndrimi dhe parkimi i automjeteve.

Figura 3.22: Rrugët pedonale dhe rrugët me kufizim trafiku në qendrën historike të Shkodrës

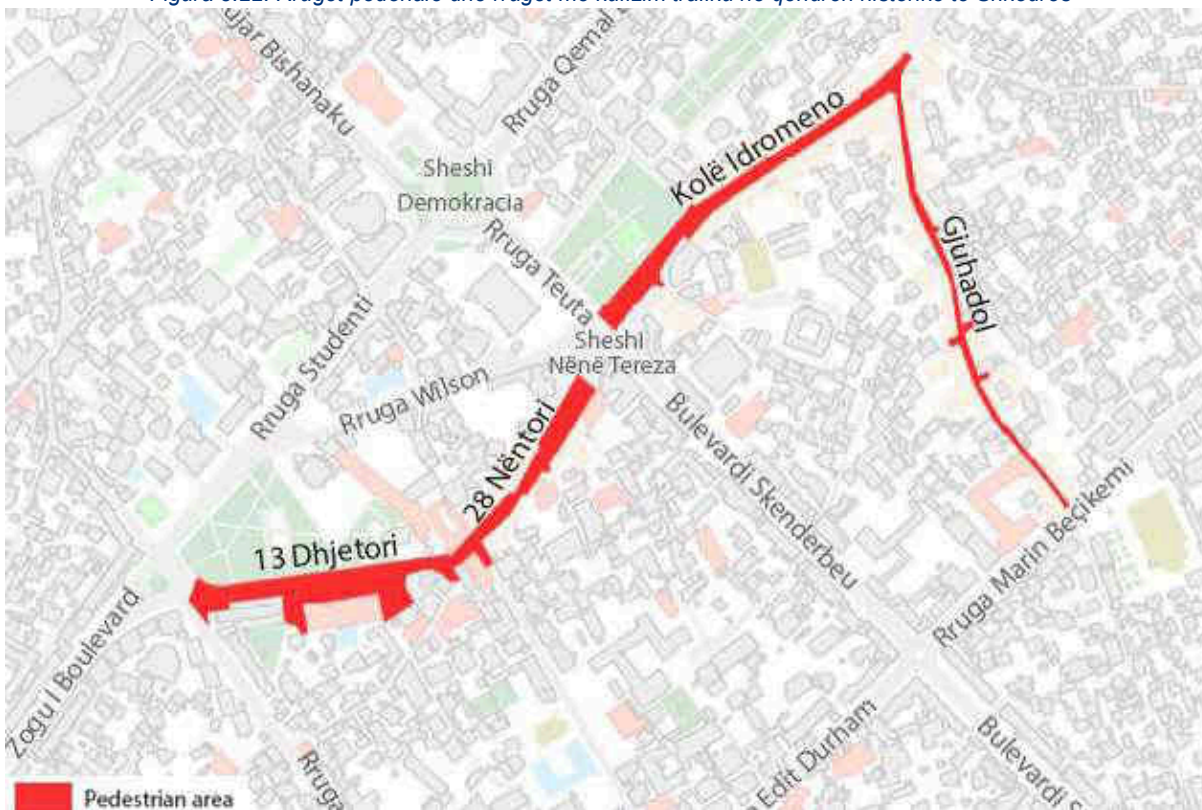


Figura 3.23: Rruga Gjuhadol



Figura 3.24: Rruga pedonale Kolë Idromeno

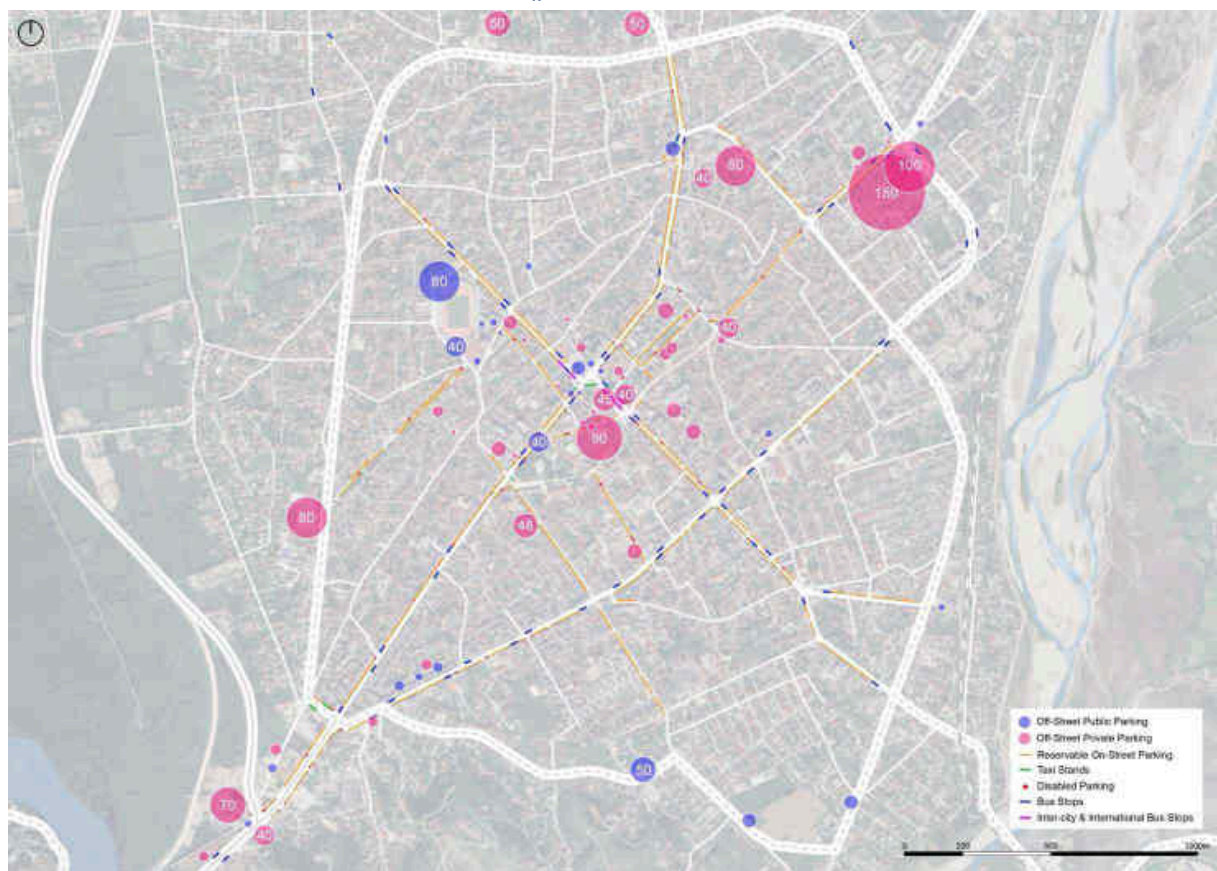


3.3 Parkimi

Sipas të dhënave të mbledhura nga Bashkia dhe të nxjerra nga vëzhgimet me dron/pamje ajrore, në qendrën e qytetit Shkodër ka:

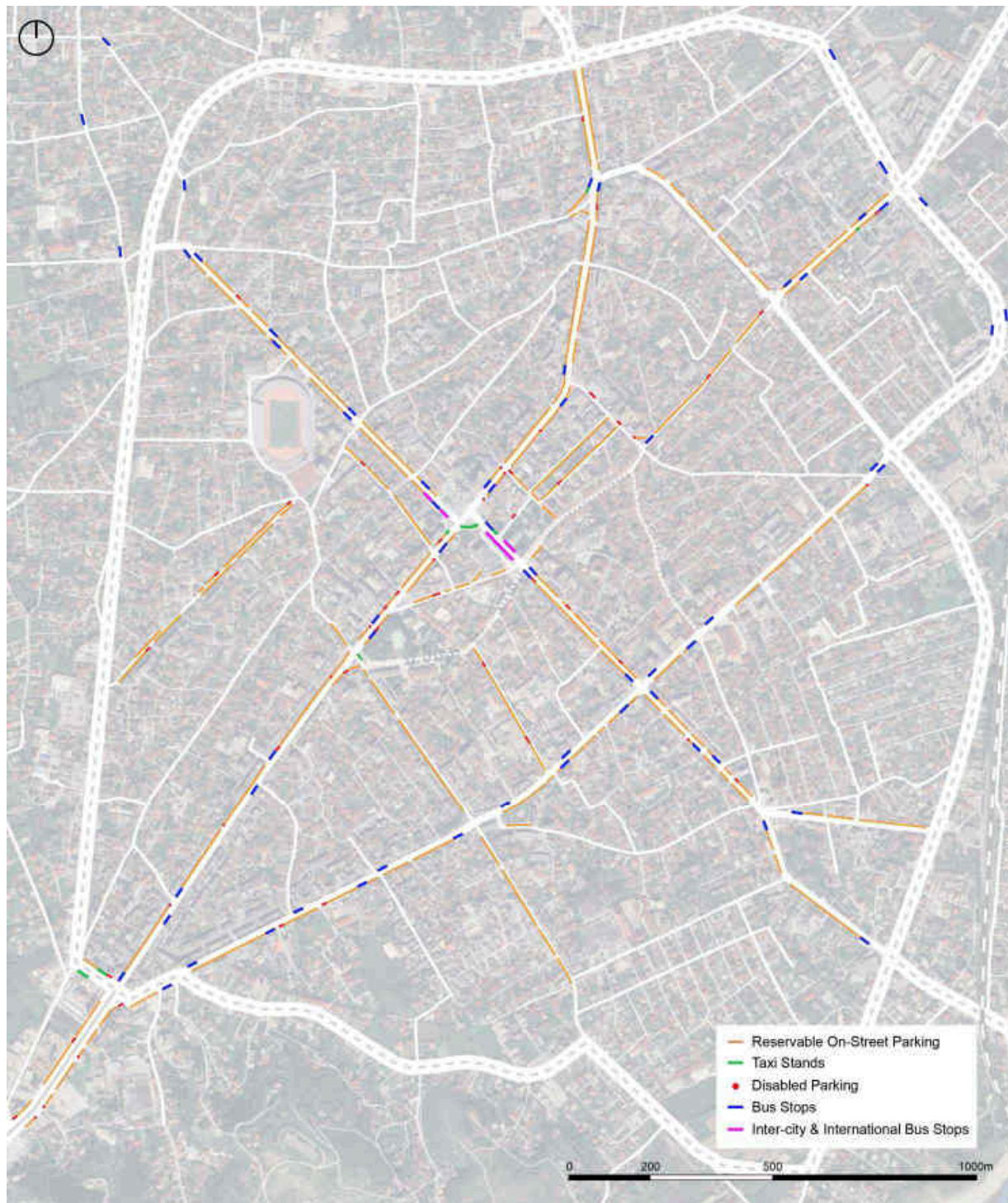
- 2,140 vende parkimi në rrugë të cilat janë të përcaktuara për “Parkim të rezervuar”
- 90 vende parkimi janë për njerëzit me aftësi të kufizuar
- 240 vende publike të parkimit jashtë rruge
- 610 vende private parkimi jashtë rruge, pranë qendrës së qytetit dhe brenda unazës
- 280 vende private parkimi jashtë unazës, përdorur kryesisht për autobuza, furgona, kamiona dhe makina.

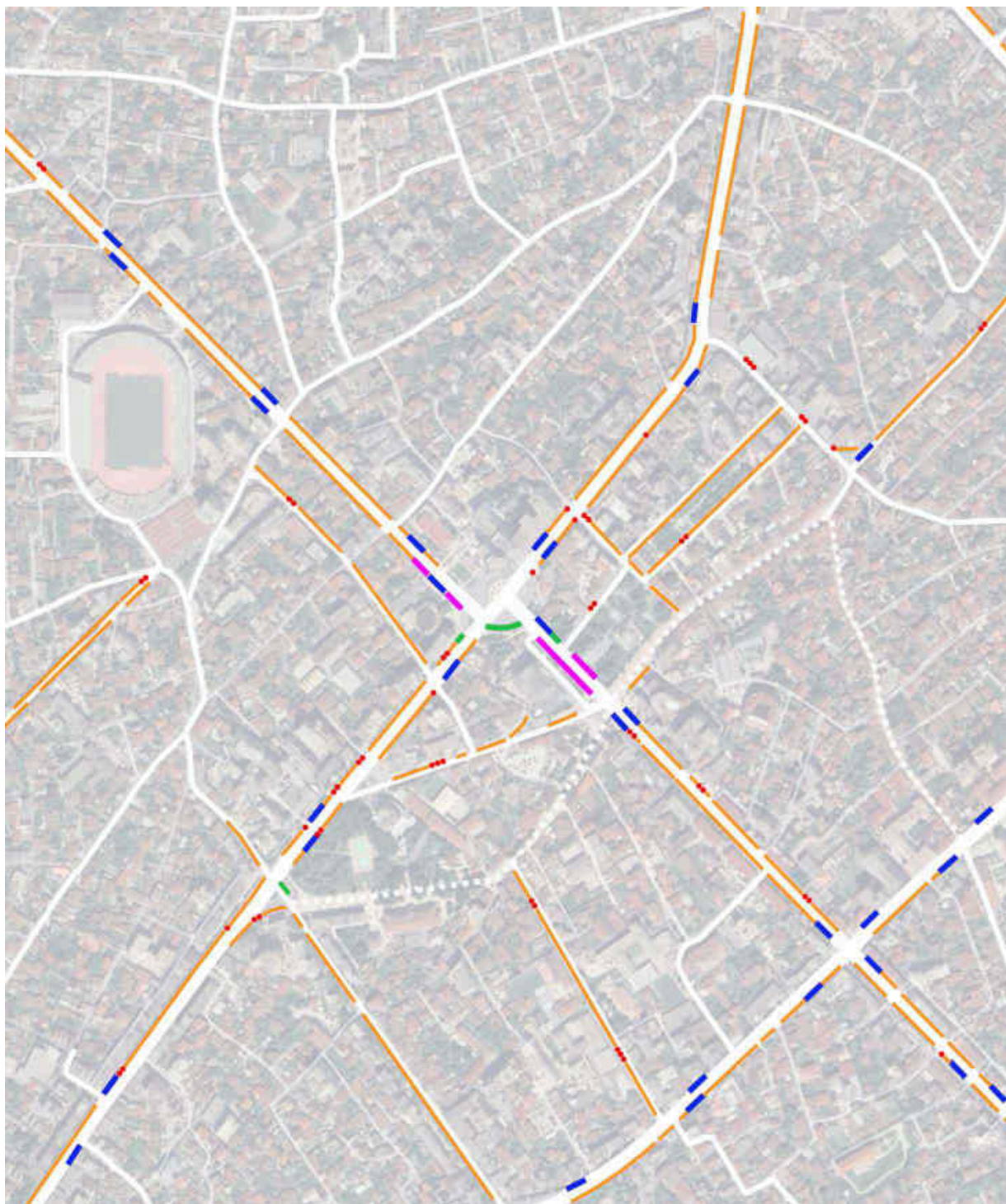
Figura 3.25: Përmbledhje e përdorimit të rregulluar të hapësirës anësore rrugore dhe zonave të parkimit jashtë rruge në qytetin e Shkodrës



Burimi: përpunim vetjak bazuar në të dhënat dhe imazhet me dron të Bashkisë Shkodër

Figura 3.26: Përdorimi i hapësirës rrugore buzë trotuarit sipas tipologjive, me focus ne qendrën e qytetit të Shkodrës





Burimi: përpunim vetjak bazuar në të dhënat dhe imazhet me dron të Bashkisë Shkodër

Parkimi në rrugë në territorin e Bashkisë Shkodër është falas dhe nuk ka kufizime kohore. E vetmja skemë parkimi me pagesë është ajo e ashtuquajtura "**parkim i rezervuar**": një vend parkimi në rrugë që mund të rezervohet për një periudhë 1-vjeçare (aplikimi për më pak se një vit nuk është i mundur) dhe që rinovohet çdo vit, duke paguar tarifën e përcaktuar pranë Bashkisë Shkodër. Bizneset, institucionet ose individët mund të aplikojnë për një vend parkimi të rezervuar dhe pas verifikimeve të nevojshme dhe kryerjes së pagesës, vendi

i parkimit u caktohet. Pasi të jetë caktuar, vendi i parkimit duhet të pajiset me sinjalistikën përkatëse vertikale dhe horizontale, ku shënohet informacioni se kujt i përket dhe në cilat orare gjatë ditës është në dispozicion.

Ekzistojnë dy tarifa vjetore për parkimin e rezervuar në rrugë:

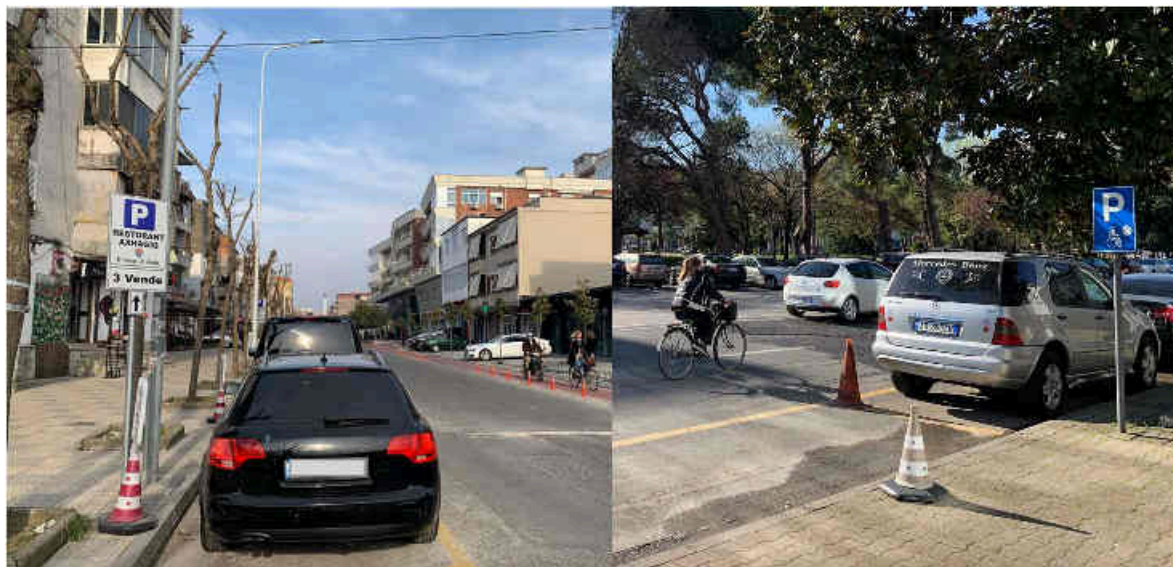
- Vend parkimi për 8 orë / 5 ditë në javë për një vit: 42,240 lekë
- Vend parkimi për 8 orë / 7 ditë në javë për një vit: 58,400 lekë

Rreth 100 kërkesa për parkim të rezervuar u miratuan nga Bashkia në vitin 2023. Si rrjedhojë, vendet e parkimit të rezervuara dhe të miratuara zyrtarisht janë shumë të kufizuara krahasuar me hapësirat në dispozicion që në praktikë përdoren si parkim i lirë në rrugë nga përdoruesit e automjeteve.

Hartat e mësipërme tregojnë hapësirat në rrugë ku qytetarët mund të aplikojnë për parkim të rezervuar, si edhe vendet e dedikuara për parkimin e personave me aftësi të kufizuara, ndalesat e autobusëve të miratuara, stacionet e taksive dhe ndalesat e autobusëve shkollorë.

Sa i përket parkimit për personat me aftësi të kufizuara, çdo institucion publik, shkollë, treg dhe shërbim apo strukturë kryesore ka të rezervuar hapësira parkimi për këtë kategori përdoruesish.

Figura 3.27: Parkimi i rezervuar dhe parkimi për përdoruesit me aftësi të kufizuara



Numri i **hapësirave publike të parkimit jashtë rrugë** në qytetin e Shkodrës është i kufizuar dhe nuk ekzistojnë struktura të dedikuara si parkime nëntokësore apo shumëkatëshe, por vetëm disa zona të përcaktuara.

Më i rëndësishmi në qendrën e qytetit është parkimi i Stadiumit, me kapacitet për 90 automjete dhe 10 vende parkimi për autobusë. Ekzistojnë edhe dy ose tre hapësira të tjera parkimi në zonën qendrore, por me kapacitet shumë të kufizuar.

Figura 3.28: Zona e parkimit pranë Stadiumit



Unaza perëndimore ka tre hapësira parkimi jashtë rruge, me kapacitete përkatësisht prej 30, 50 dhe 30 automjeteve, ndërsa stacioni i trenit ofron 20 vende parkimi jashtë rruge. Megjithatë, këto hapësira parkimi janë kryesisht të papërdorura, pasi ndodhen jashtë zonave me dendësi të lartë të qytetit dhe stacioni i trenit është i mbyllur.

Ekzistojnë pak rregulla për **parkimin privat jashtë rruge**. Në shumicën e rasteve, edhe kur nuk ka më vende të lira, shoferi mund të lërë çelësat te personi përgjegjës, në mënyrë që stafi ta parkojë automjetin sapo të lirohet një hapësirë. Zakonisht, shoferi njofton për kohën që do ta lërë makinën dhe paguan paraprakisht. Në raste të tjera, pagesa bëhet në momentin e largimit, ndërsa nëse tejkalohet koha e deklaruar, aplikohet një tarifë shtesë.

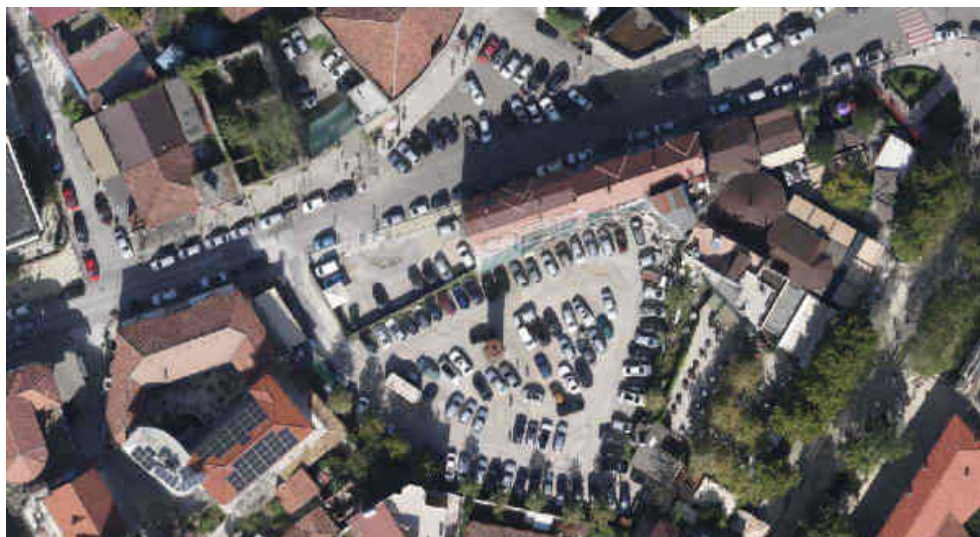
Çmimet janë rreth 200 lek për gjysmë ditë (pavarësisht nëse e lë makinën për 1 orë apo 12 orë) dhe 400 lek për një ditë (13-24 orë).

Për shkak të kërkesës së lartë për parkim në qendër të qytetit ose pranë tregjeve të hapura, shumë sipërmarrës privatë kanë shfrytëzuar pronat e tyre private si hapësira parkimi me pagesë. Këto zona janë të improvizuara dhe të përkohshme, pa infrastrukturë të rregullt apo asfalt. Në përgjithësi, bëhet fjalë për troje ndërtimi ku punimet nuk kanë nisur ende, ose për oborre shtëpish të vjetra e të braktisura. Këto hapësira funksionojnë si biznese të regjistruara dhe nuk kërkojnë licenca apo autorizime shtesë nga autoritetet qendrore ose vendore.

Figura 3.29: Parkim privat jashtë rruge në rrugën Hasan Riza Pasha.



Figura 3.30: Parkim privat jashtë rruge pranë rrugës Wilson dhe qendrës historike.



Burimi: pamje nga droni, Bashkia Shkodër

Një tjetër formë parkimi jashtë rruge është e zakonshme përgjatë unazës perëndimore, ku ndodhen hapësira më të mëdha parkimi që mund të presin edhe kamionë, autobusë, furgonë etj. Shembull janë hapësirat pranë sheshit “Ura e Maxharrit”, në hyrje të qytetit, të cilat shërbejnë jo vetëm për automjete, por edhe si një stacion informal për furgonë ose kamionë të vegjël deri në 3.5 ton që vijnë nga zonat malore. Shumica e këtyre furgonëve transportojnë pasagjerë ose fermerë që shesin produktet e tyre çdo ditë ose sipas sezonit në tregun e hapur të Rusit, nga ora 07:00 deri në 12:30, përpara se të largohen. E njëjta gjë ndodh edhe me kamionët e vegjël, të cilët sjellin produkte të mëdha për shitje në qytet.

Vlen të përmendet se numri i autobusëve dhe furgonëve turistikë (veçanërisht ato të agjencive turistike që organizojnë ekskursione ditore) po rritet gjithnjë e më shumë, duke ushtruar presion mbi këto hapësira parkimi jashtë rruge dhe për pasojë, ato po përdorin gjithnjë e më tepër edhe hapësirat anësore të rrugëve jo vetëm për ndalesa të përkohshme, por edhe për parkim.

Figure 3.31: Zona parkimi jashte rruge prane sheshit “Ura e Maxharrit”



Burimi: pamje nga droni, Bashkia Shkodër

Në Shkodër nuk ka zona të dedikuara për parkim rezidencial. Shumica e pronarëve të makinave që banojnë në godina apartamentesh parkojnë në oborret e ndërtesave. Godinat e ndërtuara para shekullit të 21-të nuk kanë parkim nëntokësor. Këto hapësira parkimi nuk kufizojnë aksesin e personave të jashtëm që kërkojnë vende të lira për të parkuar. Fenomene të paligjshme, si pronarët rezidentë që zënë hapësirën e parkimit me mjete të improvizuara ose zinxhirë për të ndaluar të tjerët të parkojnë, po bëhen gjithnjë e më të zakonshme. Fatkeqësisht, parkimi i makinave në oborre po redukton hapësirën e lirë, në dëm të fëmijëve dhe të moshuarve

që e përdorin atë si vend lojërash ose pushimi. Për pasojë, hapësira e përbashkët në oborre është kthyer në një burim konfliktesh. Vetëm pas viteve 2000, ndërtimet e reja të banesave nisën të parashikonin parkim nëntokësor, megjithatë jo për çdo apartament. Në përgjithësi, vendet e parkimit nëntokësor shiten veçmas nga apartamenti.

Figura 3.32: Oborri i brendshëm i godinave të banimit të ndërtuara para shekullit të 21-të



Burimi: pamje nga droni, Bashkia Shkodër

3.3.1 Sigurimi i parkimit në zonat turistike

This has proven to be a good example to the citizens of Shkodër showcasing the conversion of car parking areas into people-friendly areas. Although there are no official statistics, Shiroka has become more popular. Many locals walk to Shiroka which is more than 4 km from the city, while it is popular for local cyclists too.

Lagjja buzë liqenit të Shkodrës (**Shiroka**) ka qenë gjithmonë një atraksion për banorët vendas dhe shqiptarët në përgjithësi, falë pamjes, shëtitjeve gjatë mbrëmjeve të verës, si dhe kafeneve dhe restoranteve. Në fundjavë, qytetarë nga Tirana shpesh kalojnë ditën në njërin nga restorantet buzë liqenit në Shirokë.

Rikualifikimi i **shëtitores së Shirokës** në vitin 2021 ridizenjoi sheshin kryesor, krijoi hapësira më miqësore dhe më të sigurta për këmbësorët, fëmijët dhe turistët, duke hequr mbi 150 vende parkimi në rrugë, të cilat u zhvendosën në 70 hapësira parkimi jashtë rruge.

Ky ka rezultuar një shembull i mirë për qytetarët e Shkodrës, duke treguar se si hapësirat e parkuara për makina mund të shndërrohen në zona të përshtatshme për njerëzit. Edhe pse nuk ka statistika zyrtare, Shiroka është bërë gjithnjë e më e populluar. Shumë banorë zgjedhin të ecin deri në Shirokë, e cila ndodhet më shumë se 4 km larg qytetit, ndërkohë që është një destinacion i preferuar edhe për çiklistët vendas.

Figura 3.33: Pamje nga rikualifikimi i sheshit të Shirokës



Burimi: Casanova + Hernandez Architects (pamje ajrore)

Figura 3.34: Makinat e parkuara në rrugën kryesore të Shirokës në vitin 2015 dhe hapësira e re e parkimit jashtë rruge (fotoja në të djathtë dhe zona e theksuar me ngjyrë të verdhë)



Burimi: Google Street View dhe pamje me dron, Bashkia Shkodër

Kalaja e Rozafës është zemra ku u themelua Shkodra dhe daton më shumë se 2500 vjet më parë. Në shumë mënyra, ajo është simboli i qytetit dhe atraksioni më i rëndësishëm turistik. Ka pasur rëndësi që në vitet 1980, kur turizmi ndërkombëtar ishte rreptësisht i kufizuar dhe gjithmonë i shoqëruar. Përveç historisë dhe muzeut të saj, kalaja ofron një pamje mahnitëse të qytetit, liqenit, lumenjve dhe zonave përreth.

Shumë autobusë ditorë që transportojnë turistë të huaj ndalojnë në kalanë e Rozafës, ndërsa edhe shumë qytetarë shqiptarë e vizitojnë kalanë, veçanërisht kur duan t'u prezantojnë Shkodrën vizitorëve dhe miqve që vijnë për herë të parë në qytet.

Ekzistojnë 4 vende ku automjetet mund të parkojnë pranë Kalasë së Rozafës:

- A. një hapësirë e vogël parkimi shumë pranë kalasë, vetëm 100 metra larg hyrjes – Ka një kapacitet prej rreth 8 vendesh, por shpesh mund të arrijë deri në 13 vende pasi përdoret çdo hapësirë e mundshme; në këtë zonë mund të parkojnë edhe furgonë;
- B. një hapësirë private parkimi jashtë rruge, rreth 300 metra larg hyrjes; përdoret kur parkimi i përmendur më lart është plot, si dhe nga autobusët turistikë që transportojnë të moshuar, për të shkurtuar ecjen në kodër;
- C. një zonë jozyrtare parkimi, e përdorur nga furgonë ose makina që parkojnë anash rruge në këtë kryqëzim;
- D. një tjetër zonë jozyrtare parkimi, e përdorur nga shumë autobusë turistikë, pasi lejon manovrim më të lehtë; vizitorët vazhdojnë më këmbë rreth 750 metra drejt kalasë; gjatë vëzhgimeve në terren janë vërejtur maksimumi tre autobusë të parkuar njëkohësisht në këtë kryqëzim.

Figura 3.35: Pamje ajrore e Kalasë së Rozafës dhe lokalizimi i zonave të parkimit



Burimi: pamje me dron, Bashkia Shkodër

Figura 3.36: Pamje ajrore e Kalasë së Rozafës dhe lokalizimi i zonave të parkimit



Burimi: Maxhid Cungu and ASIG

Rritja e turizmit ndërkombëtar dhe përfshirja e Shkodrës në shumë paketa turistike të Malit të Zi ka krijuar një kërkesë më të lartë për parkim, veçanërisht gjatë orëve të caktuara të ditës, kërkesë që për shkak të kapacitetit të kufizuar dhe kushteve fizike nuk mund të përmbushet nga hapësirat ekzistuese të parkimit. Për më tepër, muajt korrik dhe gusht janë tradicionalisht muajt e dasmave në Shqipëri, dhe shumë çifte zgjedhin kalanë e Rozafës si destinacion për albumin e tyre fotografik, duke shtuar më tej presionin gjatë sezonit të pikut.

Në **Velipojë**, gjatë sezonit turistik, presioni mbi parkimin bëhet i dukshëm për shkak të numrit të madh të makinave dhe problemeve të trafikut. Shumica e rrugëve janë të ngushta dhe shumë hotele nuk kanë hapësira të mjaftueshme në oborret e tyre për të parkuar makinat e klientëve. E njëjta situatë ndeshet edhe në shumë godina apartamentesh ose ndërtesa private. Hapësirat publike të parkimit jashtë rrugë janë të kufizuara, ndërsa, ashtu si në Shkodër, parkimi privat jashtë rrugë përpiqet të përmbushë kërkesën.

Figura 3.37: Pamje ajrore e qendrës së Velipojës



Burimi: Bashkia Shkodër

Në Velipojë nuk ka zona të dedikuara për parkim të rezidentëve dhe nuk është e mundur të rezervosh hapësira publike parkimi. Një shëtitore e ngritur për këmbësorë është krijuar si një barrierë fizike për të parandaluar hyrjen e makinave në zonat me rërë, megjithatë kjo strukturë nuk është e pranishme përgjatë gjithë vijës bregdetare.

3.4 Mundësitë për lëvizshmëri aktive

3.4.1 Ecja

Qendra e qytetit të Shkodrës ka një itinerar linear të dedikuar për këmbësorë dhe me kufizim trafiku, në vend që të ketë një rrjet rrugësh dhe sheshe të lidhura, siç përshkruhet në seksionin 3.2.4. Ky proces nisi me rikualifikimin e një rruge historike qendrore, me gjatësi 220 metra, në vitin 2008, dhe më pas u zgjerua duke arritur një shtrirje prej 1.3 kilometrash deri në vitin 2014. Itinerari përfshin rrugët: 13 Dhjetori, 28 Nëntori, Kol Idromeno dhe Gjuhadol.

Figura 3.38: Harta e rrugëve dhe shëtitoreve për këmbësorë në qytetin e Shkodrës

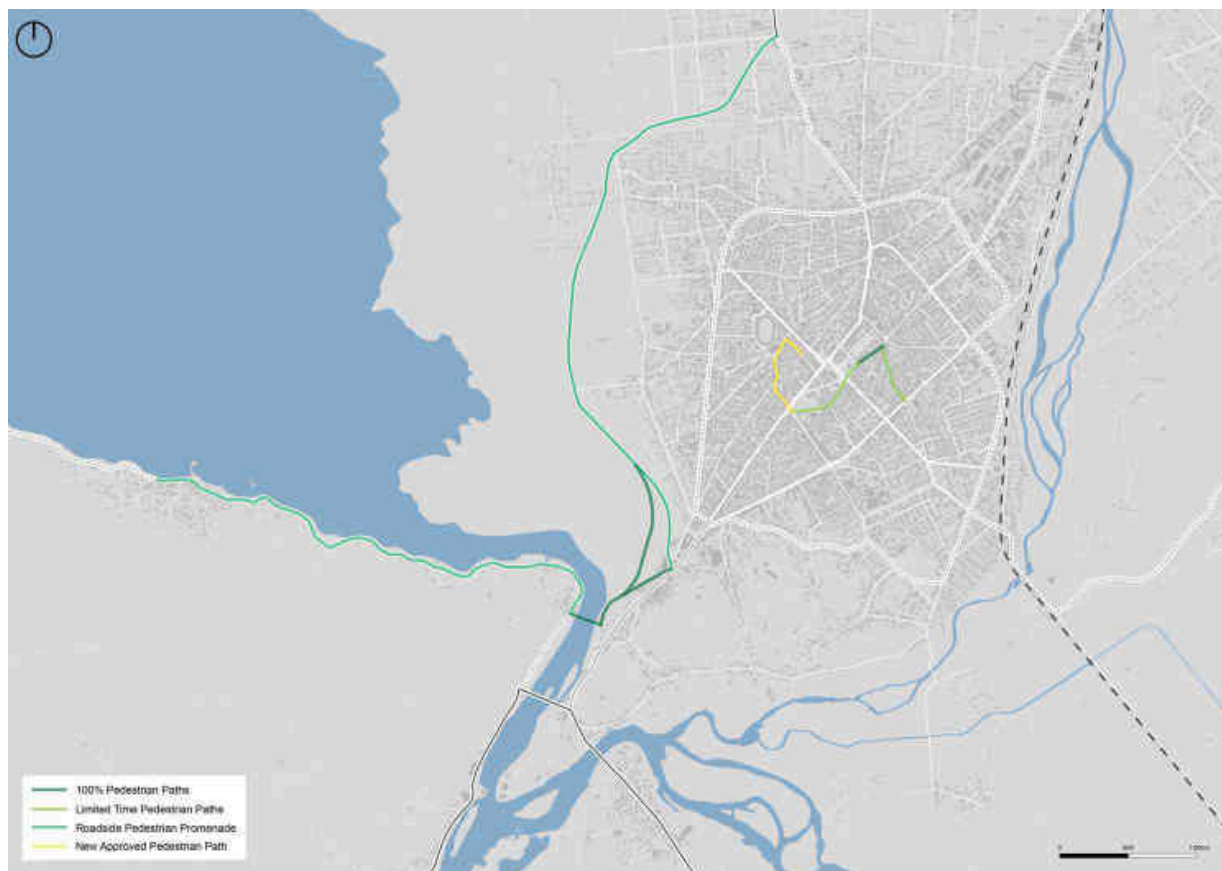


Figura 3.39: Rruga pedonale Kol Idromeno



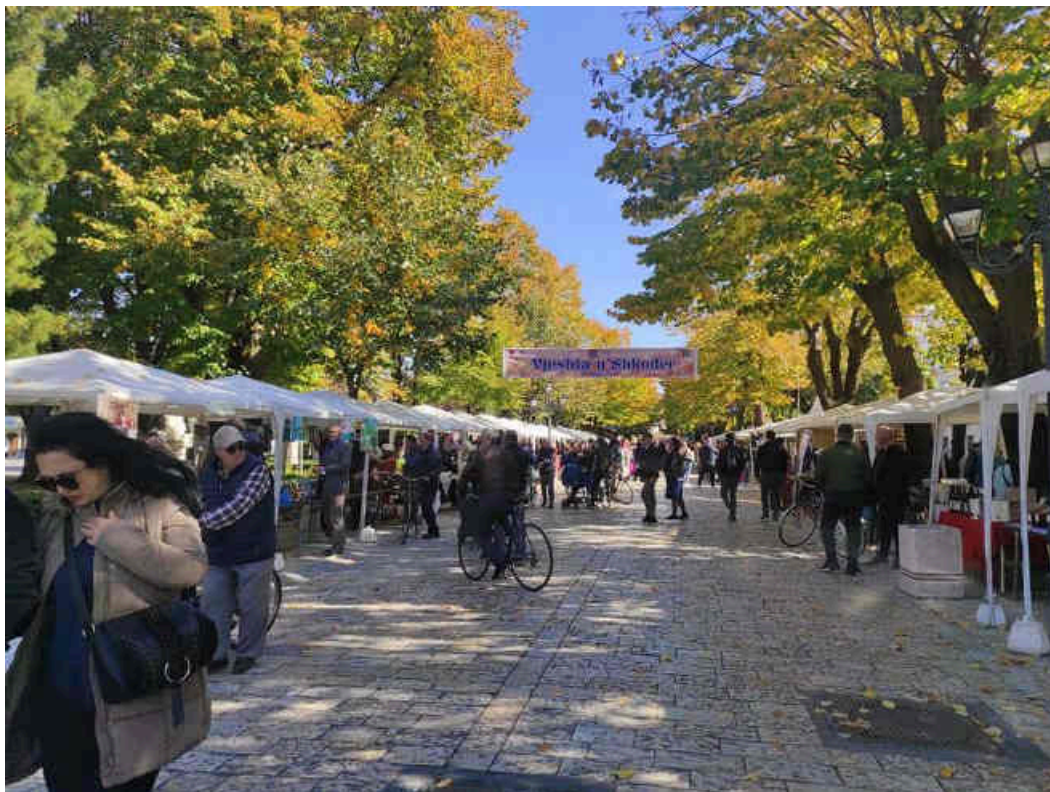
Burimi: Bashkia Shkodër

Figura 3.40: Rruga Gjuhadol



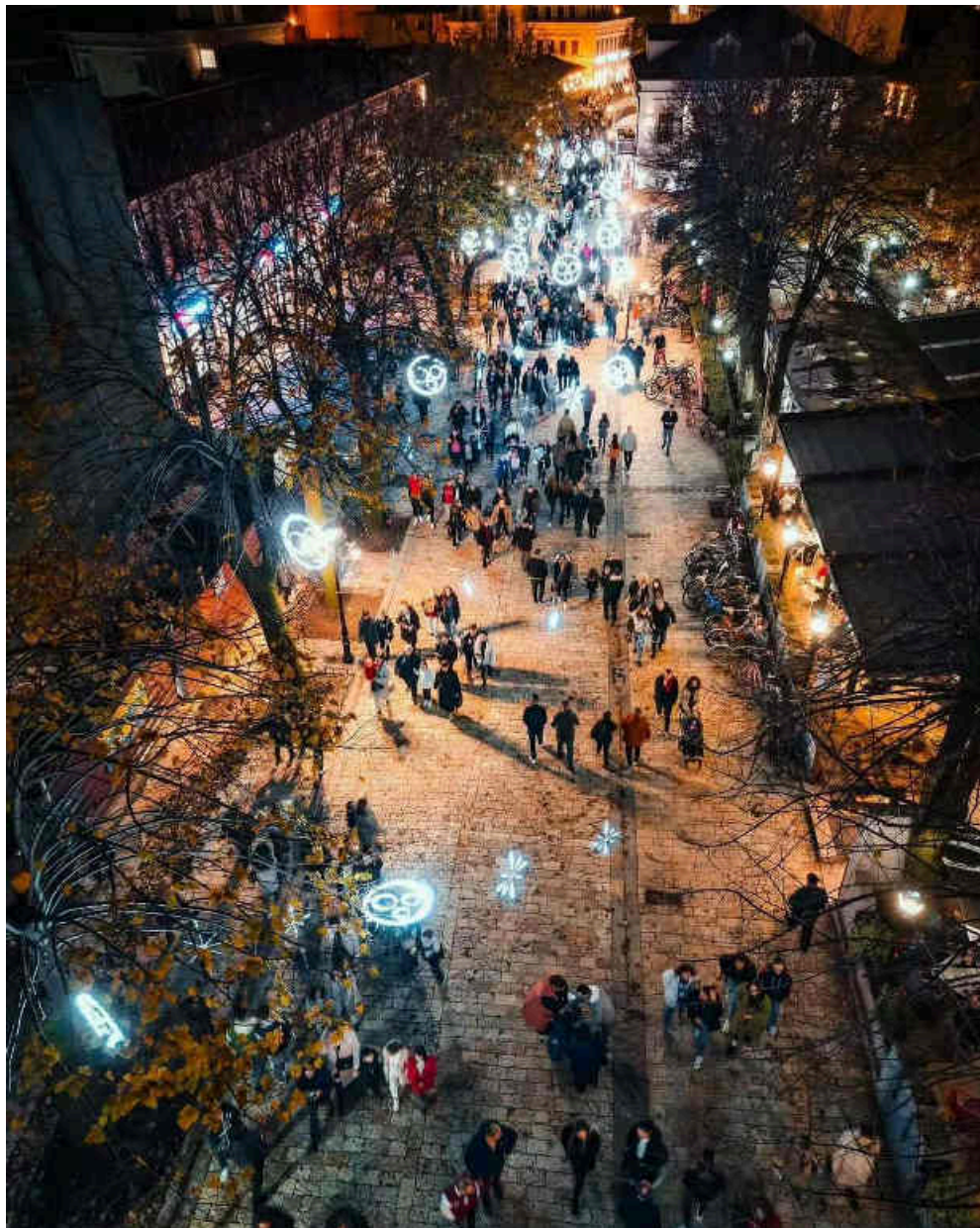
Burimi: Bashkia Shkodër

Figura 3.41: Rruga 13 Dhjetori



Burimi: Bashkia Shkodër

Figure 3.42: Rruga 28 Nëntori



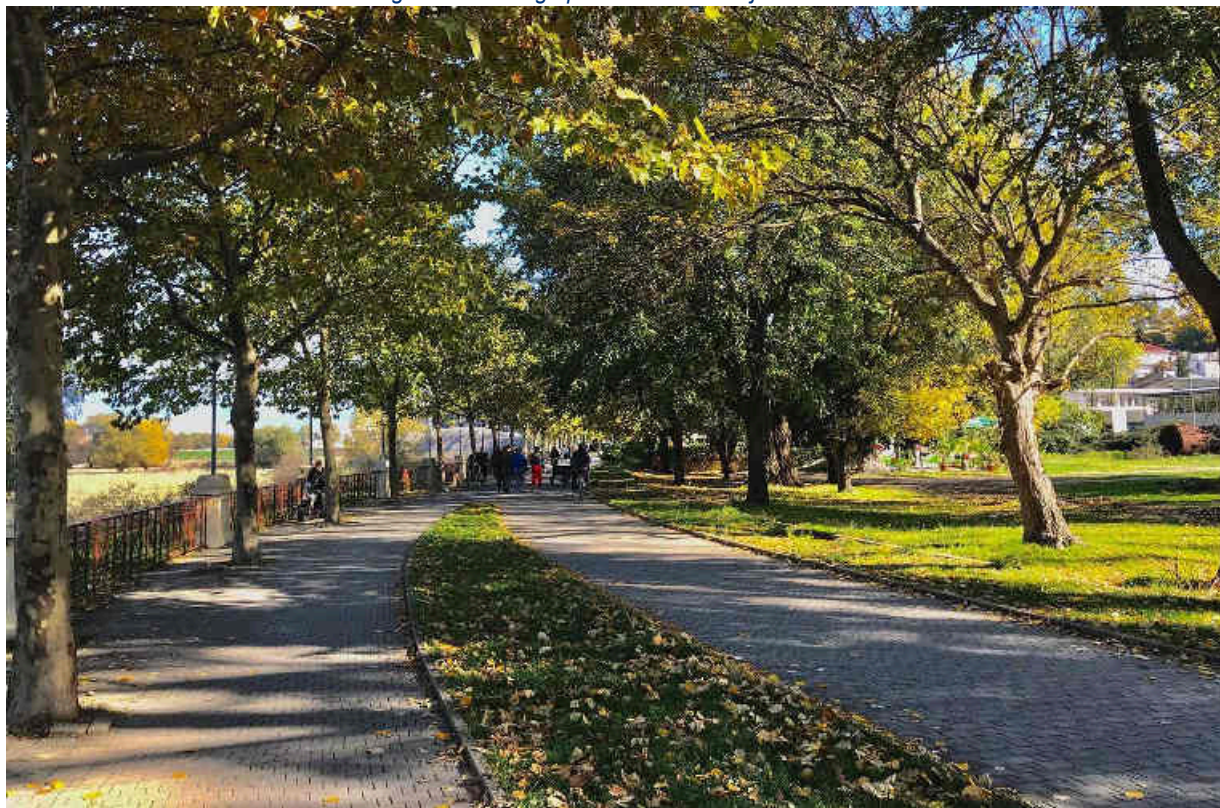
Burimi: Bashkia Shkodër

Në vitin 2009, “Shëtitorja e Molos” u rikualifikua dhe u kthye në një rrugë pedonale, me ndalim të aksesit për makinat private. Ajo ndodhet midis parkut të “ish-Pazarit” dhe liqenit, pranë urës së vjetër të Bunës, pak jashtë zonës urbane. Gjatë verës, shumë qytetarë e nisin shëtitjen e mbrëmjes nga zona pedonale qendrore, vazhdojnë në bulevardin “Zogu I” dhe më pas arrijnë në shëtitoren e “Molës”.

Gjatë vitit 2011 u inaugurua ura e re e Bunës, ndërsa ura e vjetër u kthye në një urë për këmbësorët.

Gjatë dekadës së fundit, peizazhi përgjatë kësaj shëtitoreje është dëmtuar për shkak të punimeve të Bypass-it Perëndimor. Megjithatë, prania e parkut, restoranteve dhe kafeneve përgjatë rrugës ka ruajtur tërheqjen dhe gjallërinë e saj.

Figura 3.43: Rruga pedonale “Shëtitorja e Molos”



Burimi: Bashkia Shkodër

Figura 3.44: Ura e Vjetër e Bunës



Burimi: Bashkia Shkodër

Janë realizuar edhe disa ndërhyrje të tjera që ia vlen të përmenden, të cilat nxisin shëtitjet rekreative dhe i bëjnë ato më të sigurta.

Në vitin 2014, rikualifikimi i rrugës buzë liqenit, nga ura e vjetër e Bunës deri në Shirokë, krijoi një trotuar të gjerë paralel, me gjatësi rreth 3 kilometra, i cili shërben si shëtitore për këmbësorët dhe çiklistët. Ky investim ka rezultuar shumë i suksesshëm, duke krijuar një itinerar shumë të populluar dhe të sigurt për ecje gjatë muajve të ngrohtë të vitit. Rritja e sigurisë (përfshirë ndriçimin publik) ka shtuar ndjeshëm përdorimin e saj dhe ka zgjatur orarin e shfrytëzimit deri në orët e mbrëmjes.

Figura 3.45: Rikualifikimi i rrugës Ura e Bunës – Shirokë me shëtitoren buzë liqenit



Popullariteti i shëtitores së Shirokës dhe vendimi për të hequr dorë nga ndërtimi i Bypass-it të Shkodrës si një rrugë kryesore me 8 korsi për automjete, siç ishte planifikuar fillimisht, e shtyu Bashkinë e Shkodrës të rishikonte projektin dhe të krijonte një shëtitore të mbrojtur për këmbësorët si dhe një korsi biçikletash në të dy anët e saj. Ky itinerar i ri, me gjatësi 5 kilometra, ka filluar të jetë shumë i frekuentuar si nga çiklistët ashtu edhe nga

këmbësorët. Një tjetër segment i bypass-it është një rrugë panoramike, jo për trafik të lartë automjetesh, e cila lidh shëtitoren ekzistuese me Shëtitoren e Molos.

Figura 3.46: Shëtitorja dhe korsitë e biçikletave përgjatë bypass-it



Siç u përmend më herët, rikualifikimi i sheshit buzë liqenit në Shirokë krijoi një hapësirë publike të cilësisë së lartë dhe më të sigurt për lëvizshmërinë aktive, kohën e lirë dhe argëtimin e qytetarëve të të gjitha moshave.

Figura 3.47: Rikualifikimi i rrugës Ura e Bunës – Shirokë me shëtitoren buzë liqenit



Krijimi i shëtitores pedonale të Velipojës, përveçse ofroi shërbime për qytetarët dhe vizitorët, ishte një reagim i parë ndaj zhvillimit informal urban. Në vitin 2013 u krijua një shëtitore bregdetare për këmbësorë me gjatësi 2.2 kilometra. Ajo ofroi një hapësirë publike për shëtitje përgjatë bregut të detit, por njëkohësisht krijoi edhe një barrierë fizike, duke ndarë plazhin me rërë nga zhvillimi informal urban dhe nga aksesimi i automjeteve.

Figura 3.48: Pamje me dron e shëtitores bregdetare në Velipojë



Burimi: Bashkia Shkodër

Parku i Velipojës prej 24.400 m² me më shumë se 1 km rrugë të brendshme të shtruara ka krijuar një zonë të qetë dhe të aksesueshme për këmbësorët dhe familjet me fëmijë. Tregtarë të licencuar, kioska, parqe argëtimi dhe kënde lojërash lejohen sezonalisht të ushtrojnë aktivitetin e tyre në zona të përcaktuara. Ndërtimi i parkut bëri të mundur largimin dhe ndalimin e një zaptimi informal në zhvillim, me ndërtesa, dyqane dhe struktura të ngjashme.

Bloku rezidencial “Fishta” është një tjetër zonë pedonale brenda një zhvillimi privat. Ky koncept i ri përfaqëson një qasje të zgjuar në ofrimin e shërbimeve dhe në optimizimin e vlerës së pronave të paluajtshme. Zona pedonale brenda bllokut është e mbushur me bare, kafene, restorante dhe njësi tregtare. Ajo është kthyer në zonën tregtare pedonale të Velipojës.

Figura 3.49: Pamje nga shetitorja bregdetare e bllokut të rezidencave Fishta në Velipojë



3.4.2 Pedalimi

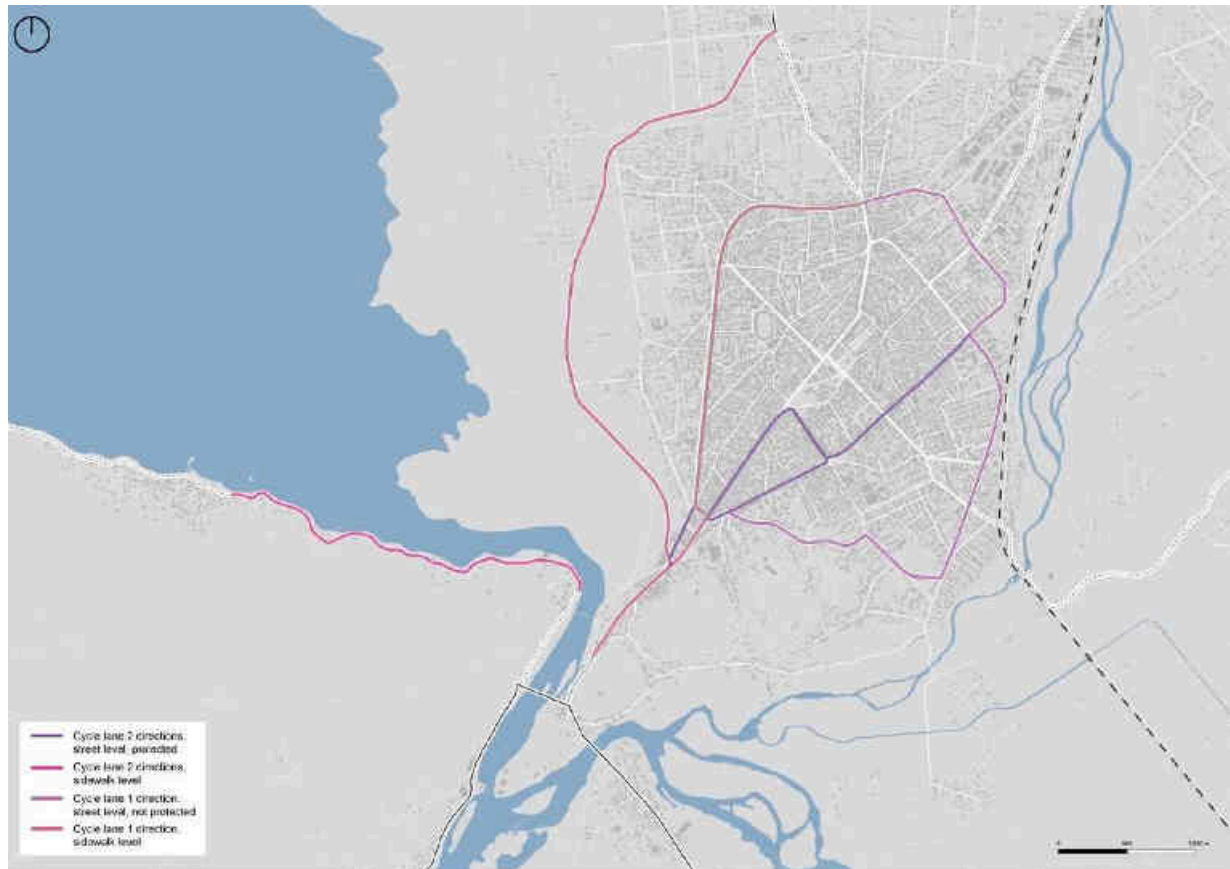
Pedalimi është një nga tiparet dalluese të qytetit të Shkodrës. Në Shqipëri (por edhe në Ballkan dhe më gjerë) Shkodra njihet si “qyteti i biçikletave”. Në një qytet të sheshtë dhe kompakt si Shkodra, biçikleta është në fakt mënyra ideale për të lëvizur.

Gjatë viteve, Bashkia ka ndërmarrë disa ndërhyrje dhe investime për të përmirësuar infrastrukturën e çiklizmit, si krijimi i **korsive të biçikletave** në disa akse rrugore qendrore. Zgjerime të reja të rrjetit të biçikletave janë realizuar vitet e fundit, si p.sh. në unazën lindore, ku është ndërtuar një korsi biçikletash e ndarë dhe e mbrojtur në të dy anët e rrugës.

Gjatë viteve të fundit, korsitë e biçikletave të vendosura në zonën qendrore janë përmirësuar përmes riparimeve dhe asfaltimit, përmirësimit të sinjalistikës horizontale dhe vertikale, lysterjes së sipërfaqeve dhe mbrojtjes së tyre me ndarëse plastike, me qëllim rritjen e sigurisë dhe ndalimin e parkimeve të paligjshme të automjeteve.

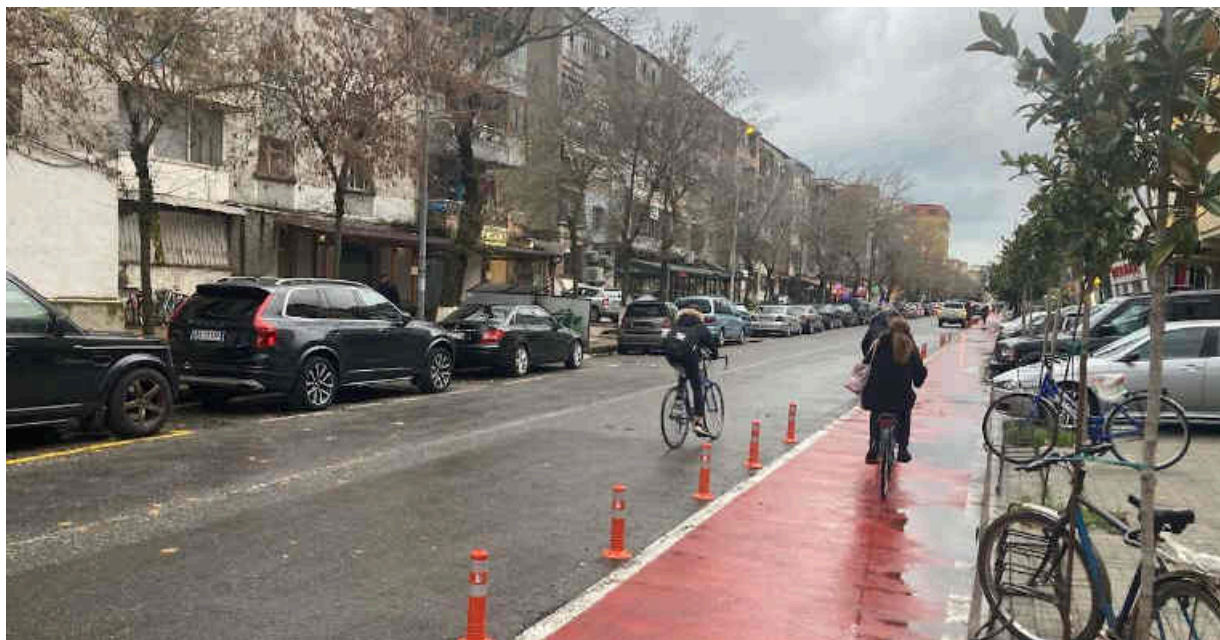
Rrjeti ekzistues i biçikletave përbëhet nga 4.3 km korsi të mbrojtura në qendrën e qytetit, si dhe 10.7 km të tjera të mbrojtura në të dy anët e bypass-it të ri; 8.5 km korsi të pambrojtura përgjatë unazës së brendshme dhe 3 km të tjera përgjatë liqenit, duke sjellë në total një gjatësi prej rreth 26.5 kilometrash.

Figura 3.50: Harta e korsive të dedikuara për biçikleta në qytetin e Shkodrës



Ka 6 dyqane biçikletash në qytet, të madhësive të ndryshme. Ata shesin kryesisht biçikleta qyteti, biçikleta për terren malor, biçikleta për fëmijë dhe biçikleta sportive. Ka më shumë se 20 dyqane për riparimin e biçikletave, të shpërndara në të gjithë qytetin. Disa prej tyre ofrojnë shërbime si biçikleta me qera apo të biçikleta të përbashkëta (shared) për përdorim të përkohshëm. Çmimi për një biçikletë mesatare qyteti është 100 lekë/ora ose 500 lekë dita.

Figura 3.51: Foto të disa korsive të biçikletave në qendrën e qytetit dhe përgjatë bypass-it



Rruga Daut Borici



Rruga Edith Durham



Vendet publike dhe private për parkimin e biçikletave janë të shpërndara në gjithë qytetin. Pothuajse të gjitha institucionet publike, atraksionet turistike dhe tregjet e hapura kanë vendet e tyre të parkimit për biçikleta, ashtu si edhe baret, restorantet, fabrikat, zyrat e mëdha etj. Vendorsja e vendeve private të parkimit për biçikleta në trotuare të gjera (kur nuk pengohet qarkullimi i këmbësorëve, për shembull mes gjelbërimit urban) zakonisht tolerohet, edhe pse ekziston një perceptim në rritje se trotualet po kthehen në hapësira konflikti mes përdoruesve të ndryshëm. Në vitet e fundit, Bashkia ka tentuar të përmirësojë mundësitë për parkimin e biçikletave duke zëvendësuar disa hapësira për makina me vende të reja parkimi për biçikleta.

Situata për banorët e godinave të banimit kolektiv paraqitet më e vështirë. Shumë prej tyre nuk mund t'i ngjitin biçikletat në katet e sipërme, ndaj i lidhin ato në hyrjet e pallateve, ku perceptimi i sigurisë ndaj vjedhjeve është më i lartë.

Siç është përmendur edhe më parë, Shkodra është një qytet ku prania e biçikletave është e theksuar. Kultura e çiklizmit ka lehtësuar ndarjen e hapësirës rrugore mes përdoruesve të ndryshëm (veçanërisht me automjetet) dhe ky është një aspekt tjetër i veçantë që ka kufizuar përhapjen e infrastrukturës së dedikuar për biçikleta.

Figura 3.52: Parkim formal i biçikletave në rrugë dhe parkim informal në trotuar



Figure 3.53: Parkim biçikletash në hyrjen e një pallati



3.5 Transporti kolektiv i pasagjerëve

3.5.1 Rrjeti i transportit publik urban

Rrjeti i transportit publik urban në Shkodër përbëhet nga 2 linja autobusi që janë aktualisht në funksion, megjithëse në total janë miratuar zyrtarisht pesë linja. Të dyja shërbimet menaxhohen nga dy operatorë privatë, të përzgjedhur përmes një procedure konkurruese të zhvilluar në vitin 2017, në formën e “të drejtës së ekskluzivitetit”, pa subvencione publike për operatorët.

Linja 1 lidh lagjen më jugore të Bahçallekut me zonën industriale të qytetit, e cila ndodhet në verilindje, duke kaluar nëpër qendrën e qytetit. Itinerari është 7 km i gjatë (në një drejtim) dhe ka gjithsej 28 stacione autobusi (në të dy drejtimet). Linja është e autorizuar të operojë nga ora 06:30 deri në 20:00, me një frekuencë prej 15 minutash deri në orën 14:30 dhe çdo 20–30 minuta pas kësaj ore deri në mbyllje. Frekuenca aktuale është e ndryshueshme dhe shpesh reduktohet në 30 minuta deri në 1 orë, ndërkohë që në orët e pasdites së vonë shërbimi mund të mos funksionojë. Orari dhe shërbimi aktual përcaktohen nga operatori, në përputhje me kërkesën dhe për të mbuluar kostot e flotës dhe operimit. Siç është përmendur, ky shërbim nuk subvencionohet dhe mbahet plotësisht nga të ardhurat nga biletat apo reklamat në stacione dhe autobusë (të cilat përdoren tërësisht për këtë qëllim, ashtu si në qytete të tjera shqiptare).

Linja 2 lidh qendrën e qytetit me dy fshatrat buzë liqenit, Shirokë dhe Zogaj. Ajo operon me 3 nisje në ditë nga sheshi “Demokracia”, në oraret: 06:15, 12:15 dhe 15:15 (si dhe kthimet përkatëse). Linja është 13 km e gjatë (në një drejtim) dhe ka gjithsej 20 stacione autobusi, megjithatë ofrohen edhe ndalesa informale sipas kërkesës së pasagjerëve. Shërbimi reduktohet gjatë fundjavave dhe pushimeve verore shkollore.

Figura 3.54: Harta e linjave të miratuara të transportit publik urban

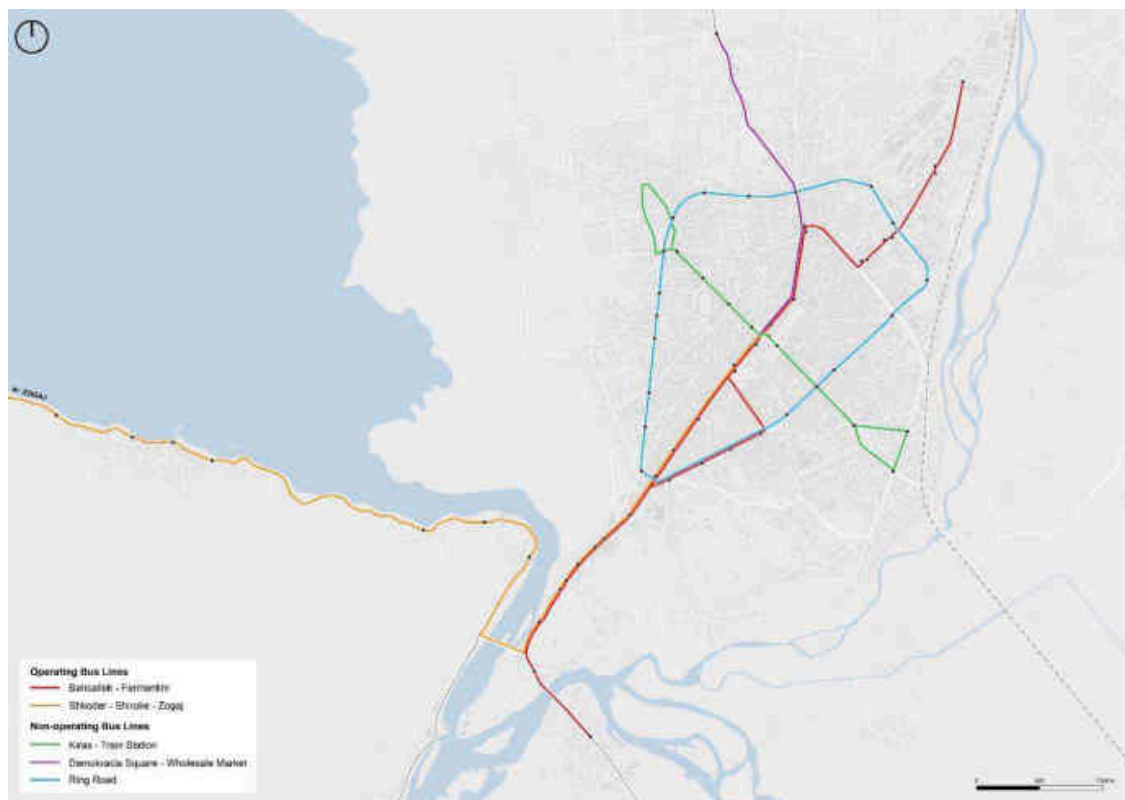
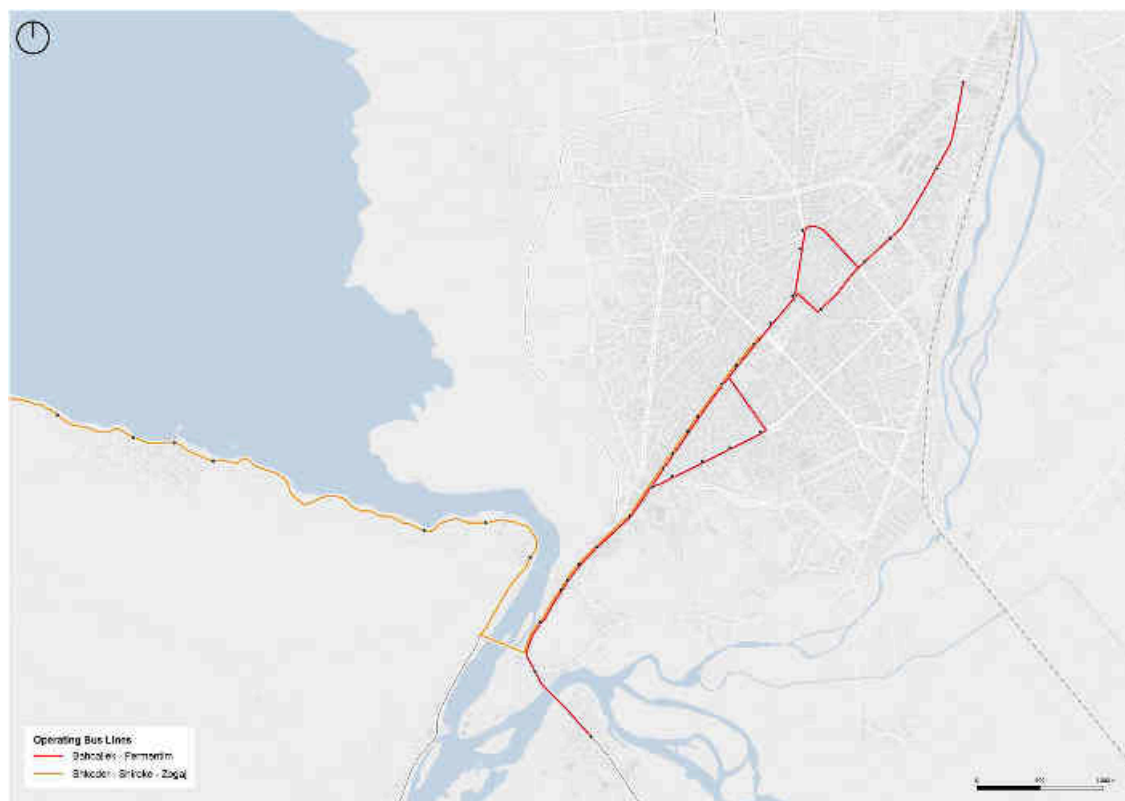


Figura 3.55: Harta e linjave aktualisht në funksion të transportit publik urban



Siç është përmendur më herët, ekzistojnë edhe linja të tjera të miratuara që synojnë të zgjerojnë mbulimin e zonës urbane, por asnjë kompani private nuk ka shprehur interes për operimin e tyre, për shkak të mungesës së subvencioneve dhe të perceptimit për mungesë kërkesë.

Linja 3 lidh boshtin veriperëndim – juglindje nga Kirasi deri te stacioni i trenit dhe ka një gjatësi prej 3.4 kilometrash.

Linja 4 lidh sheshin “Demokracia” me Tregun e Shumicës, i cili ndodhet pranë rrethrotullimit që bashkon rrugën kryesore drejt Koplikut me Bypass-in Perëndimor. Linja është 2.6 kilometra e gjatë dhe ndjek boshtin verior të qytetit.

Linja 5 ka një gjatësi prej 7.5 kilometrash dhe funksionon si një linjë orbitale, duke lidhur sheshet dhe nyjet kryesore të qytetit.

Nuk ka korsi të dedikuara për autobusë apo korridore të posaçme. Disa vendqëndrime autobusi janë të pajisura me strehë, megjithatë shumë prej tyre janë të vjetra, të dala mode dhe në gjendje të keqe. Orari dhe informacionet e tjera mungojnë në këto vendqëndrime.

Figure 3.56: Urban bus stops



Flota

Në total, në territorin e Bashkisë Shkodër qarkullojnë 52 autobusë dhe furgonë (me më shumë se 9 vende), si dhe 17 të tjerë në rezervë, të cilët përdoren për zëvendësime dhe për të mbuluar udhëtime shtesë gjatë sezonit veror.

9 prej tyre i përkasin 2 linjave të rregullta urbane. Këta mjete kanë një nivel më të ulët dysHEMEJE dhe janë të pajisur me platforma për persona me aftësi të kufizuara në lëvizje. Ato kanë një moshë mesatare prej 15 deri në 20 vjet. Pjesa tjetër përbëhet nga 43 furgonë që operojnë në linjat periferike. Kapaciteti i tyre varion nga 15 deri në 29 vende, ndërsa mosha e mjeteve lëviz nga 10 deri në 25 vjet. Të gjitha këto mjete funksionojnë me naftë.

Figura 3.57: Autobuzë që operojnë në linjat urbane të transportit publik, Linja 1



Çmimet e biletave për transportin publik për linjat deri në 8 km janë si më poshtë:

- Biletë e thjeshtë për një udhëtim dhe për një linjë – 40 Lekë
- Abonim mujor për një linjë – 1,200 Lekë
- Abonim mujor për studentë – 800 Lekë

Bileta e thjeshtë për Zogaj kushton 100 Lekë. Biletat për një udhëtim dhe abonimet mujore vlejnë vetëm për një linjë. Personat me aftësi të kufizuara dhe veteranët e luftës përfitojnë të drejtën e udhëtimit falas në linjat urbane të transportit publik.

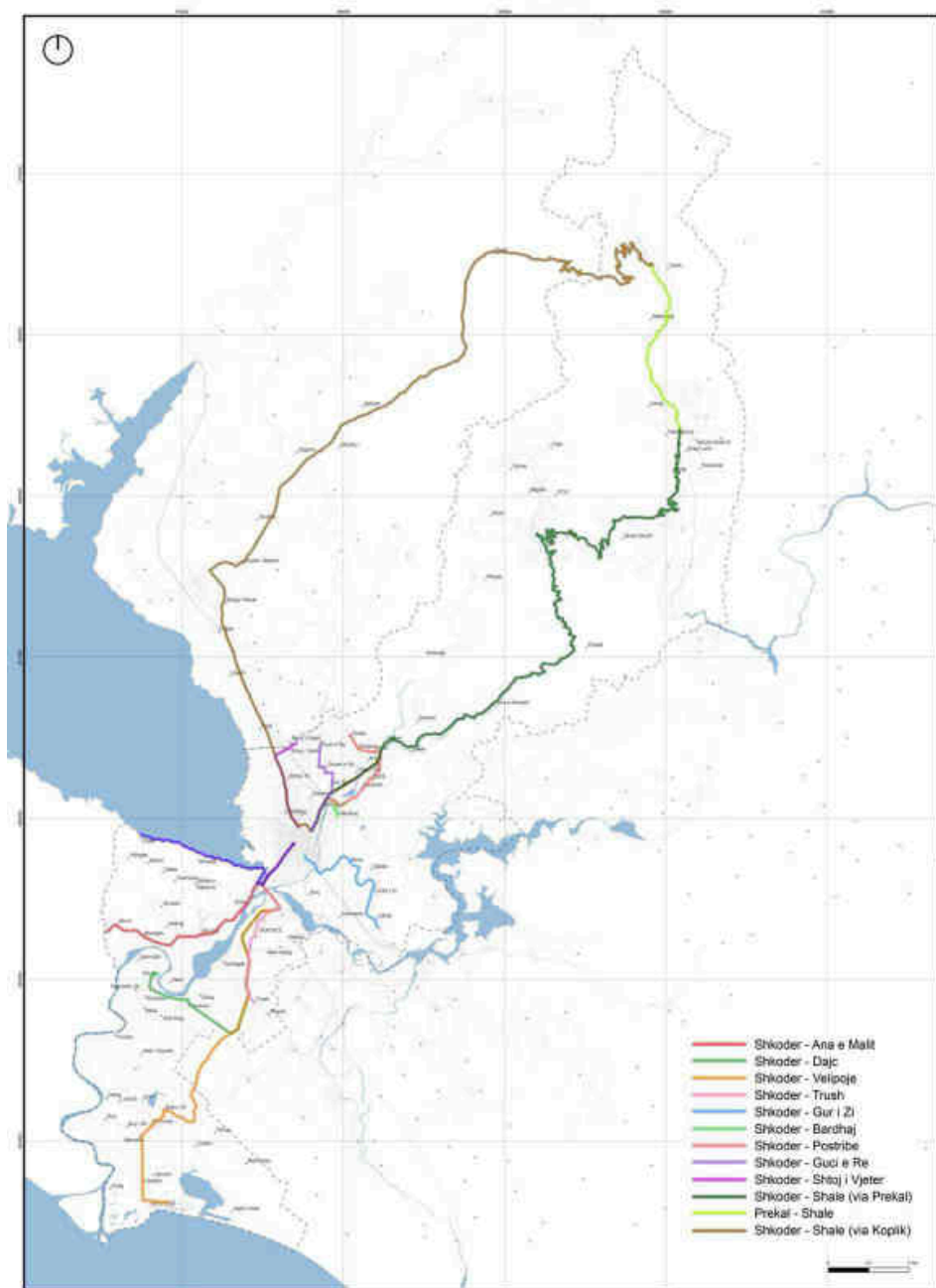
Biletat për një udhëtim mund të blihen direkt në autobus, ndërsa kartat mujore mund të blihen pranë kioskave afër stacioneve ose ndalesave të autobusëve. Të gjitha biletat dhe abonetë janë në format letre.

3.5.2 Rrjeti i transportit publik i zonave përreth dhe ndërrurban

Rrjeti përbëhet nga 11 linja autobusi që lidhin zonat urbane me fshatrat rurale të Ana e Malit, Dajçit, Velipojës, Trushit, Gurit të Zi, Bardhajt, Postribës, Gucisë së Re, Shtojit të Vjetër dhe Shalës (nëpërmjet Prekalit) dhe Shalës (nëpërmjet Koplikut dhe Thethit), ku kjo e fundit është e vetmja linjë që operon përmes bashkisë fqinje të Malësisë së Madhe.

Shërbimi periferik operohet kryesisht me autobusë të vegjël dhe mbulon të gjitha njësitë administrative. Edhe pse frekuenca dhe oraret e operimit ndryshojnë nga një linjë në tjetrën, në varësi të numrit të banorëve të zonave që mbulohen, shërbimi ofrohet pothuajse çdo ditë nga ora 06:30 deri në 16:00.

Figura 3.58: Harta e rrjetit ndërrurban të transportit publik



Destinacione si Shalë shërbehen në një terren të ashpër malor, pa rrugë të asfaltuar, dhe ofrohen katër udhëtime në ditë, nga Shkodra ose nga Prekali (ku përfundon asfalti), nga ora 08:00 deri në 11:00. Një tjetër linjë drejt Shalës kalon përmes Koplikut, me rrugë të asfaltuar deri në fshatin turistik të Thethit.

Shërbimi për në Velipojë operon çdo 30 minuta nga ora 06:00 deri në 19:00, por vetëm gjatë sezonit veror. Në periudhën e dimrit, shërbimi realizon 7 udhëtime në ditë, nga ora 07:00 deri në 16:00.

Në ndalesat e autobusëve nuk ka fletëpalosje apo orare të vendosura dhe komunikimi bëhet kryesisht në mënyrë informale. Kjo ndodh edhe për shkak se oraret e nisjes mund të ndryshojnë nga dita në ditë, në varësi të kërkesës dhe nevojave të përdoruesve.

Figura 3.59: Furgonë që operojnë linjën periferike Shkodër – Velipojë



Shumë zona dhe fshatra vazhdojnë të mbeten jashtë mbulimit nga transporti publik dhe oraret aktuale nuk plotësojnë nevojat e banorëve, pasi një pjesë e madhe e tyre nuk kanë në pronësi mjete private. Udhëtimi me makinë të përbashkët ose autostopi janë alternativat e vetme për të mbërritur në qytet.

Tabela 3-1: Të dhëna të përgjithshme për secilën shërbim të linjave periferike të autobusëve

Linja	Flota	Gjatësia (km)	Ndalesa	Udhëtime në ditë	Pasegjer në ditë	Persona me aftësi të kufizuar	Çmimi biletës (lekë)
Shkodër - Velipojë	8	32	8	12	30-40	5	200
Shkodër - Ana Malit	4	15	9	6	50-60	-	100
Shkodër - Dajç	3	25	4	5	30-40	4	150
Guri Zi - Shkodër	6	15	6	14	80	-	70
Shkodër - Postribë	4	18	8	7	20-30	-	70
Trush - Shkodër	2	13	3	5	40-50	-	100
Shkodër - Grudë e Re - Guci e Re	4	8	3	6	50-60	4	70
Shkodër - Shtoj i Ri - Shtoj i Vjetër	4	8	3	6	50-60	4	70
Shkodër - Bleran - Bardhaj	4	7	3	6	50-60	4	70
Shkodër - BregLumi - Shalë - Theth	2	70	3	6	30-40	-	600
Shkodër - Koplik - Theth – Breg Lumi	2	92	3	6	30-40	-	600

Burimi: Bashkia Shkodër

3.5.3 Terminalet e autobusëve

Shkodra nuk ka një terminal të centralizuar për autobusët. Ndalesat janë të shpërndara në pika të ndryshme të qytetit, ndërsa disa terminale ndodhen pranë njeve kryesore të trafikut.

Në fakt, në qytetin e Shkodrës ekzistojnë dy ndalesa që funksionojnë si terminale qendrore autobusësh dhe pesë ndalesa të tjera më të vogla, të cilat shërbejnë si pika ndërlidhëse për transportin urban, periferik dhe rajonal. Jo të gjitha ndalesat janë të mbuluara nga rrjeti aktual i transportit publik urban, megjithatë të gjitha janë të përfshira në hartën e miratuar të transportit publik urban.

I ashtuquajtura “**Vendqendrimi terminal ndërqytetas**” (Linja 1, Linja 2, Linja 3*, Linja 4*) ndodhet në sheshin qendror “Demokracia”, në bulevardin “Bujar Bishanaku”. Kjo ndalesë ka kapacitet për dy vende parkimi për autobusë. Autobusët duhet të parkojnë fillimisht në **sheshin e Stadiumit** dhe mund të qëndrojnë te ndalesa vetëm 30 minuta para nisjes. Destinacionet që mbulohen nga kjo ndalesë janë: Tirana, Durrësi, Lezha, Aeroporti i Rinasit, Kamza dhe Vlora.

Furgonët që shërbejnë për destinacione brenda Bashkisë, si Velipoja, nisen vetëm 50 metra larg, në sheshin e Teatrit.

Terminali për linjat ndërkombëtare (Linja 1, Linja 2, Linja 3*, Linja 4*) ndodhet pranë sheshit “Demokracia”, në bulevardin “Teuta”. Kjo ndalesë shërben për shumë autobusë turistikë që vijnë nga vendet fqinje dhe më tej, si Kosova, Mali i Zi, Kroacia, Bosnja dhe Maqedonia e Veriut.

Ekzistojnë gjithashtu linja të rregullta që lidhin Shqipërinë çdo javë me shumë qytete të ndryshme të Italisë, Greqisë (Athinë dhe Selanik) dhe Turqisë (Stamboll). Qytetet ndërkombëtare që lidhen me Shkodrën përmes linjave më të shpeshta të autobusëve janë Ulqini, Podgorica dhe Prishtina.

Figure 3.60: Ndalesat ndërqytetase (majtas) dhe ndërkombëtare (djathtas)

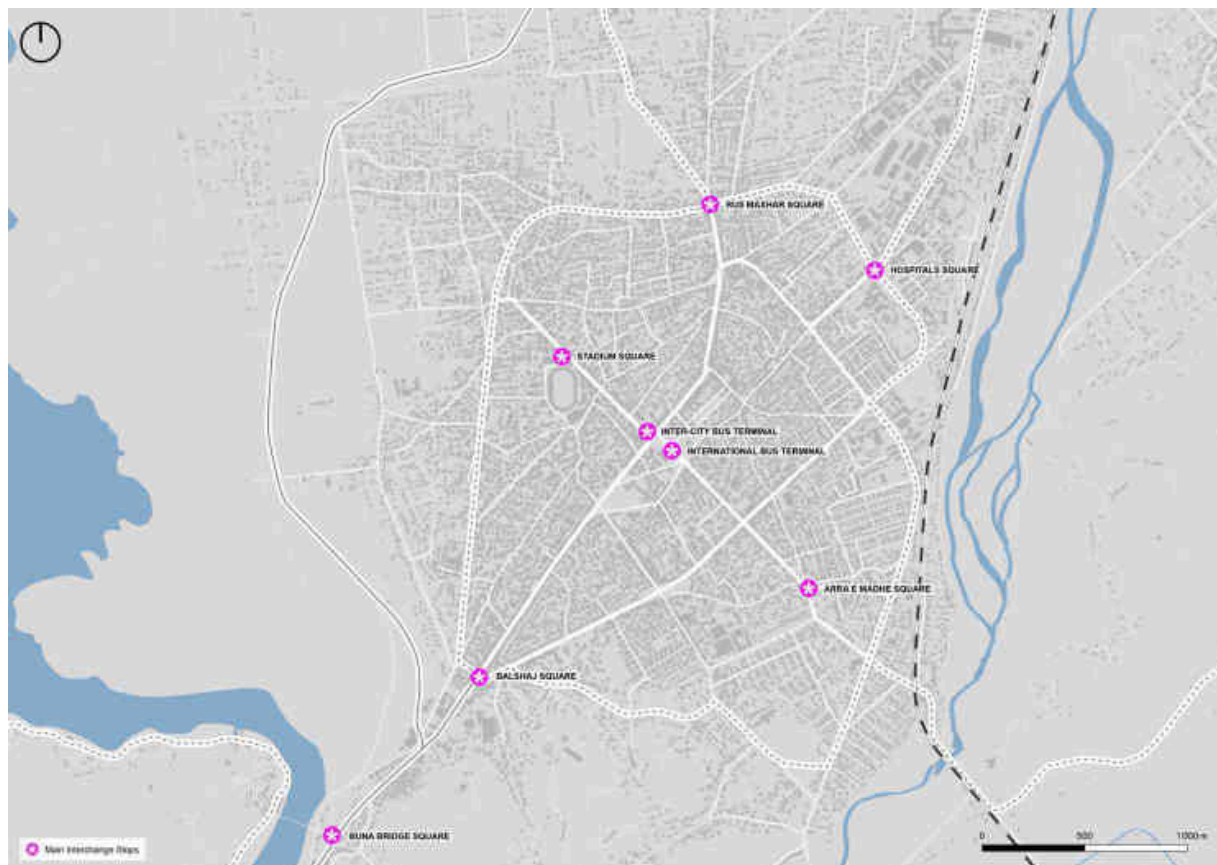


Ndalesat e tjera që shërbejnë si pika ndërlidhëse për linjat urbane, periferike dhe rajonale janë:

- **Rus Maxhar** (Linja 4*, Linja 5*) është porta veriore e Shkodrës. Aty ndalen autobusët që vijnë nga qytetet veriore dhe Podgorica, si dhe nga Alpet Perëndimore: Koplik, Theth, Bogë (nëpërmjet Koplikut) dhe Shtoj i Vjetër. Megjithëse në mënyrë informale, ndalen edhe furgonë ose taksi që vijnë nga Vermoshi, Kelmendi (Alpet Perëndimore dhe Veriore), apo nga Reçi, Bajza dhe Hani i Hotit (pika kufitare me Malin e Zi) me destinacion Podgoricën.
- **Sheshi i Spitaleve** (Linja 1, Linja 5*) është porta veriperëndimore e Shkodrës. Nga këtu nisen shumë pasagjerë për në Postribë, Pult, Shosh dhe Shalë. Gjithashtu, kjo ndalesë lidh zonat e Bardhajt, Gucisë së Re, Grudës së Re dhe Prekalit.
- **Sheshi Arra e Madhe** (Linja 3*) është porta lindore e Shkodrës. Kjo ndalesë lidh Shkodrën me qytetet rajonale lindore dhe me hidrocentralet kryesore shqiptare, si dhe shërben si rrugë drejt tragetit të liqenit të Komanit, që të çon në zemër të Alpeve, ose drejt qyteteve të tjera veriore. Destinacionet kryesore janë Puka, Fushë-Arrëzi, Vau Dejës (gjithashtu hidrocentral), hidrocentrali i Komanit dhe trageti i Komanit (drejt Bajram Currit ose destinacioneve turistike alpine), Gur i Zi dhe Ganjollë.

- **Sheshi Balshaj, Faik Konica** (Linja 1, Linja 2, Linja 5*) është porta jugore e Shkodrës. Shërben për të gjitha destinacionet jugore të Bashkisë Shkodër, përveç Anës së Malit, konkretisht Velipojën, Dajçin dhe Trushin.
- **Sheshi Balli i Urës**, pranë Urës së Vjetër të Bunës (Linja 1, Linja 2), shërben si terminal për destinacionet në njësinë administrative të Anës së Malit, konkretisht për Oblikën dhe Muriqanin (kufiri jugor me Malin e Zi) në drejtim të Ulqinit dhe Tivarit.

Figura 3.61: Harta e terminaleve të autobusëve / ndalesave të ndërrimit



3.5.4 School and social transport Transporti shkollor dhe social

Drejtoria Vendore e Arsimit Shkodër¹⁰ ofron një shërbim transporti për:

- punonjësit e arsimit para-universitar, përfshirë arsimin parashkollor, arsimin fillor, arsimin 9-vjecar dhe arsimin të mesëm (drejtori, nën/drejtori, mësuesit, edukatorët, punonjësit social, punonjësit e sigurisë në shkolla) të institucioneve publike të edukimit, të cilët punojnë jashtë qendrave të zonave urbane, qytete/fshatra në një distancë 5 km ose më shumë nga vendbanimi i tyre permanent.
- studentët që ndjekin institucionet e arsimit publik apo kopshtet publike, të cilët bëjnë më shumë se 2 km nga vendbanimet e tyre të përhershme në institucionet arsimore publike të afërta. (shkolla/kopshte)
- Nxënësit që banojnë në qendra rezidenciale të ngritura me Vendim të Këshillit të Ministrave për grupe nxënësish/fëmijësh/familjesh që vijnë nga shtresa të pa favorizuara sociale dhe që udhëtojnë më shumë

¹⁰ Që nga Vendimi nr. 682, datë 29.7.2015 "Për përdorimin e fondeve publike për transportin e punonjësve arsimorë që punojnë dhe studentëve që studiojnë jashtë vendbanimit" (i ndryshuar me VKM 1102, datë 28.12.2015, nr. 398, datë 3.5.2017, nr. 624, datë 1.11.2017, nr. 753, datë 23.9.2020, nr. 98, datë 9.2.2022, nr. 119, datë 01.03.2023)

se 2 km për të ndjekur mësimin në institucionet arsimore publike përreth (shkolla të arsimit bazë ose kopshte publike).

- Nxënësit me aftësi të kufizuara në arsimin para universitar (të verbër, të shurdhër, paraplegjikë dhe tetraplegjikë).

Duke iu referuar kontratës së nënshkruar me operatorët, Zyra Arsimore në Shkodër ofron shërbim transporti shkollor për gjithsej 439 punonjës arsimi dhe 939 fëmijë. Këta ndahen sipas njësive administrative si më poshtë:

Tabela 3-2: Të dhëna të përgjithshme për secilin shërbim autobusi periferik.

Njësia administrative	Numri i mësuesve dhe punonjësve	Numri i studentëve, nxënësve, etj
Ana e Malit	40	65
Gur i Zi	90	100
Bërdicë	50	50
Dajç	45	55
Velipojë	47	219
Postribë	57	50
Rrethina	110	400
Total	439	939

Burimi: Zyra Vendore e Arsimit

Disa nga këto udhëtime janë të integruara me linjat e rregullta periferike. Udhëtimet realizohen me minibusë të zakonshëm dhe nuk ka autobus apo minibus të veçantë për përdoruesit e karrocave me rrota. Personat me aftësi të kufizuara që përdorin këtë shërbim nxirren nga karroca dhe vendosen në sediljen e autobusit nga asistenti i tyre personal dhe shoferi i autobusit, ndërsa karroca paloset dhe vendoset në minibus.

Nuk ekziston ndonjë shërbim i posaçëm transporti publik me funksion shëndetësor apo social.

3.5.5 Taksitë

Në Shkodër operojnë 51 taksi të licencuara me 4+1 vende dhe 3 taksi të licencuara me 8+1 vende. Pjesa më e madhe e licencave janë individuale, ndërsa "Speed Taxi" është e vetmja kompani që operon në Shkodër me 9 taksi (1 licencë për çdo automjet). Kjo kompani aktualisht është në proces të zëvendësimit të 7 automjeteve të saj me makina elektrike. Çmimi mesatar fillestar është 300 lekë, më pas 90 lekë për kilometër.

- Sheshi Demokracia 10 vende
- Sheshi Parruce 2 vende
- Sheshi Rus i Madh 3 vende
- Rruga Studenti/Sheshi Demokracia 2 vende
- Rruga Teuta 2 vende
- Rruga Edith Durham 2 vende
- Rruga Kole Hëgimi 3 vende.

- Sheshi i Spitaleve
- Sheshi Balshaj
- Sheshi i Teatrit “Miqjeni”.

3.6 Logjistika urbane

Në përgjithësi, njësitë e vogla tregtare në Shkodër nuk e organizojnë vetë furnizimin me mallra (pra, në bazë të transportit me mjetet e veta). Shitësit me shumicë dhe distributorët e mëdhenj tashmë optimizojnë dërgesat dhe organizojnë shpërndarjen duke përdorur automjete të lehta transporti me peshë më të vogël se 3.5 tonë. Nga ana tjetër, për artikujt më të vegjël, qiramarrësit e dyqaneve dhe shitësit me pakicë paguajnë kompani më të vogla transporti mallrash për t'i marrë dhe shpërndarë mallrat tek ata (në mënyrë të përbashkët), ose përdorin një makinë të zakonshme; kjo është arsyeja pse shumë biznese marrin me qira një vend parkimi pranë dyqanit

apo zyrës së tyre, për të maksimizuar fleksibilitetin në lidhje me furnizimin, por edhe për të ofruar shpërndarje të mallrave për klientët.

Nuk ka prova mbi nivelin e optimizimit dhe ndikimet që gjeneron trafiku i mallrave në Shkodër. E njëjta gjë vlen edhe për ofrimin dhe disponueshmërinë e strukturave mbështetëse për logjistikën urbane.

Në tregjet e hapura të Shkodrës, qiramarrësit e kioskave dhe tregtarët i zhvendosin produktet e pashitura në një magazinë të vogël pranë tregut që e marrin me qira. Disa prej tyre mund të përdorin gjithashtu garazhe makinash në afërsi të tregut, një praktikë e zakonshme edhe në tregjet e lagjeve të tjera të qytetit.

Ka edhe fermerë, kryesisht në tregun e Rusit, të cilët shesin produktet e tyre. Ata përdorin linjën ditore të transportit publik periferik për të ardhur në treg dhe vijnë në qytet me dy ose tre arka apo shporta me fruta, të mbushura me perime të freskëta, fruta, vezë, etj. Ata sjellin vetëm sasinë e nevojshme për shitje ditore dhe kthehen pasi i kanë shitur. Janë shitës ambulantë që punojnë pranë tregut, të pranishëm zakonisht nga ora 07:00 deri në 12:30, për të shmangur orët më të nxehta dhe për të kapur autobusin e kthimit. Ata që banojnë në fshatra më pranë qytetit përdorin biçikleta ose motorë. Shumë fermerë që shesin qumësht përdorin motorë për shpërndarje derë më derë.

Shumë shitës ambulantë vendas përdorin biçikleta me shporta të mëdha si mjet transporti, ndërsa në një masë më të vogël përdoren biçikleta ngarkese ose kuti transporti mbi biçikletë si tezga shitjeje. Është shumë e zakonshme që shitësit ambulantë të produkteve ushqimore të përdorin biçikleta ngarkesë.

Logjistika me biçikleta është pra një praktikë e përhapur dhe shumë biçikleta ngarkesë me karroca përpara apo prapa mund të shihen në rrugët e qytetit.

Figura 3.63: Shërbim shpërndarjeje me biçikletë ngarkese



Ndërtimi i bypass-it perëndimor të Shkodrës në vitin 2021 devijoi të gjithë itinerarin e transportit ndërkombëtar të mallrave, duke larguar automjetet e rënda që më parë përdornin unazën e qytetit.

3.7 Politikat dhe nismat e tjera për lëvizshmëri të qëndrueshme

Lëvizshmëria elektrike është ende në fazat e para në Shkodër. Makinat elektrike bëhen më të zakonshme në rrugët e qytetit gjatë verës, kur emigrantët kthehen në atdhe.

Në qytet ndodhen 2 pika publike karikimi për automjetet elektrike, të sponsorizuara nga "ProCredit Bank": njëra ndodhet në rrugën "Studenti" dhe tjetra në rrugën "Hafiz Sabri Bushati". Ato ofrohen falas për publikun nga banka dhe kanë kapacitete karikimi prej 5 kwh dhe 10 kwh. Dy pika karikimi që i përkasin Zyrës Postare janë jashtë funksionit.

Pronarët e automjeteve elektrike zakonisht i karikojnë ato në shtëpitë e tyre. Nuk ekziston ndonjë rregullore e veçantë për turistët, por shumica e hoteleve ofrojnë karikimin e makinave si shërbim, qoftë të përfshirë në çmim, qoftë me pagesë të veçantë.

Figure 3.64: Map of electric recharging points in Shkodër



Taksitë elektrike i karikojnë automjetet e tyre në bazën e kompanisë, por mund të përdorin edhe pikat publike të karikimit kur është e nevojshme

Figura 3.65: Automjeti elektrik i Policisë Bashkiake dhe pika e karikimit në oborrin e Bashkisë



Bashkia e Shkodrës ka në dispozicion një flotë të re prej 5 automjetesh elektrike të të njëjtit model. Tre prej tyre përdoren nga Policia Bashkiake, një nga administrata dhe një nga kryetari i bashkisë. Pika e karikimit ka një kapacitet prej 50 kwh dhe ndodhet brenda oborrit të Bashkisë. Kjo pikë karikimi mund të përdoret vetëm nga automjetet në pronësi të institucionit.

4 Kërkesa për transport dhe modelet e lëvizshmërisë

Ky kapitull paraqet informacion të rëndësishëm mbi kërkesën për transport dhe modelet e lëvizshmërisë, përkatësisht ndarjen sipas mënyrës së lëvizjes (modal split) në Shkodër (duke paraqitur rezultatet e sondazheve të ndryshme), të dhëna mbi flukset e vëzhguara dhe të vlerësuara të trafikut dhe profilin tipik të qarkullimit, përdoruesit e transportit publik si dhe rezultatet e një sondazhi mbi sjelljen dhe qëndrimet, i realizuar gjatë hartimit të PLQU-së.

4.1 Ndarja modale sipas mënyrës së lëvizjes

Matje të ndryshme lëvizshmërie janë kryer në Shkodër vitet e fundit duke treguar një interes veçanërisht të lartë në Bashkinë Shkodër për sa i përket lëvizshmërisë¹¹.

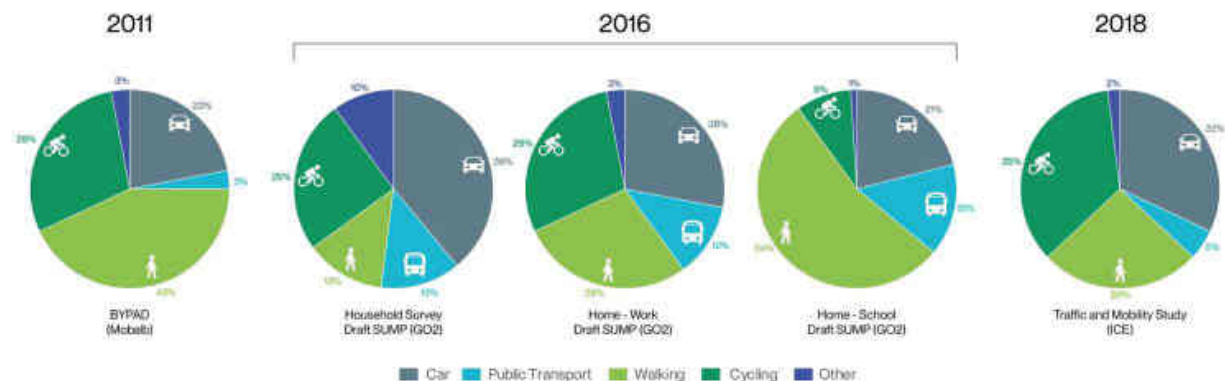
Matja e parë i lëvizshmërisë është kryer në vitin 2011 brenda projektit Mobalb/BYPAD. Rezultatet nga 500 të intervistuar kane treguar se rreth 29% të udhëtimeve bëheshin me biçikletë, 43% në këmbë, 22% me makinë dhe rreth 3% me autobus.

Një tjetër vëzhgim është kryer nga OJQ GO2 në vitin 2016 brenda kontekstit të një projekti tjetër, qëllimi i të cilit ishte të zhvillonte një draft të parë të PLQU-së Shkodër: 1.000 intervista

Një anketë tjetër u krye nga OJF-ja GO2 në vitin 2016 në kuadër të një projekti tjetër, që kishte për qëllim hartimin e një drafti të parë të PLQU-së për Shkodrën. U realizuan 1.000 intervista të përgjithshme me familjet, si dhe 500 anketa të dedikuara për udhëtimet nga shtëpia në punë dhe 500 për udhëtimet nga shtëpia në shkollë. Siç tregohet në figurën në vijim, rezultatet konfirmuan një përqindje shumë të lartë të përdorimit të biçikletës (25%), por edhe një rol më të theksuar të makinave private (39%), me pak rëndësi i ishte dhënë ecjes dhe një përqindje 13-15% të transportit publik.

Një anketë e tretë u realizua nga ICE në vitin 2018: përgjigjet nga 500 intervista familjare u analizuan në kuadër të Studimit të Planit të Qarkullimit, Lëvizshmërisë dhe Sinjalistikës Rrugore. Edhe në këtë rast, përdorimi i biçikletës rezultoi të ishte i konsiderueshëm: më shumë se 1/3 e totalit të përgjithshëm, me një përqindje të ngjashme të mbuluar nga transporti me makinë. Ndërkohë, transporti publik përfaqësonte vetëm 5% të totalit.

Figura 4.1: Grafikët rrethorë të ndarjes sipas mënyrave të lëvizjes nga anketa të ndryshme mbi lëvizshmërinë, të kryera përpara hartimit të PLQU-së.

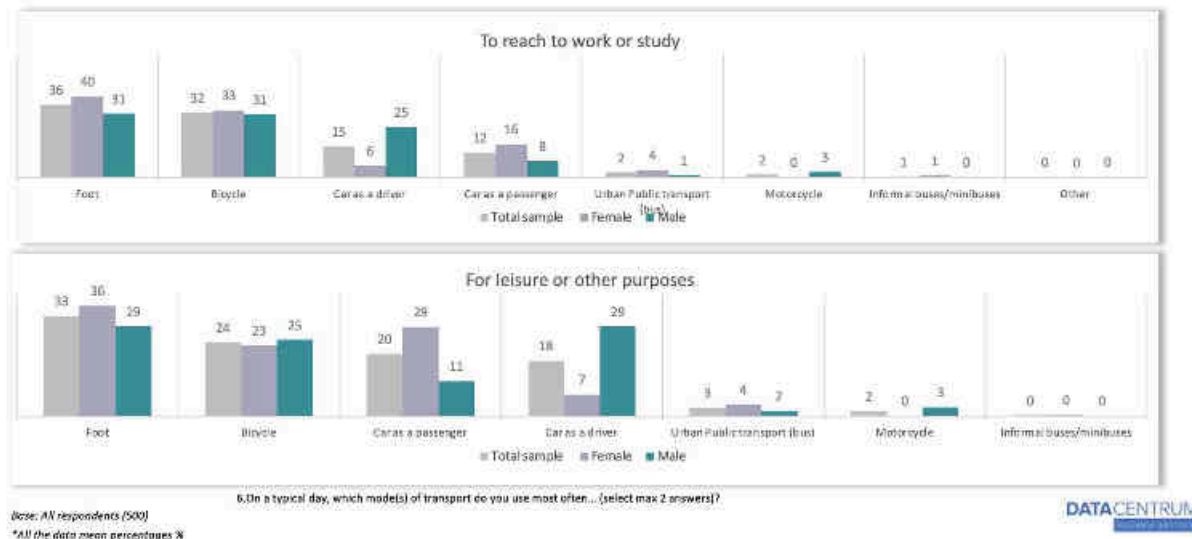


¹¹ Vërehet se jo të gjitha kanë përdorur të njëjtën metodologji (domethënë, në aspektin e pyetësorit, marrjes së mostrave dhe ditarit të udhëtimit kundrejt metodave të sjelljes), kështu që ndarjet modale që rezultojnë nuk janë të krahasueshme me kalimin e kohës; megjithatë, kjo ndihmon për të përshkruar profilin dhe modelet e lëvizshmërisë së qytetit.

Megjithëse këto të dhëna japin tregues mbi shpërndarjen e udhëtimeve sipas mënyrave të ndryshme të transportit, ato nuk mund të krahasohen në mënyrë të saktë për arsye të ndryshme, jo vetëm për shkak të metodologjisë dhe sezonit kur janë kryer anketat, por edhe për shkak të ndryshimeve administrative në territorin e Bashkisë Shkodër që ndodhën pas reformës së vitit 2015.

Një anketë e katërt me intervista të drejtpërdrejtë u zhvillua nga Data Centrum për qëllimet e PLQU-së aktuale në pranverën e vitit 2024 (një kampion prej 500 familjesh – shih seksionin 4.5 dhe aneksin teknik V në Vëllimin III). Sa i përket ndarjes sipas mënyrave të lëvizjes që rezultojnë nga kjo anketë në kuadër të analizës, përgjigjet e normalizuara konfirmojnë një shpërndarje të përafërt prej 1/3 mes ecjes, biçikletës dhe transportit me makinë, ndërsa transporti publik urban luan një rol të papërfillshëm

Figura 4.2: Mënyra e transportit më së shumti e përdorur, përgjigje të normalizuara – Anketa e Lëvizshmërisë 2024 (shifrat në %)



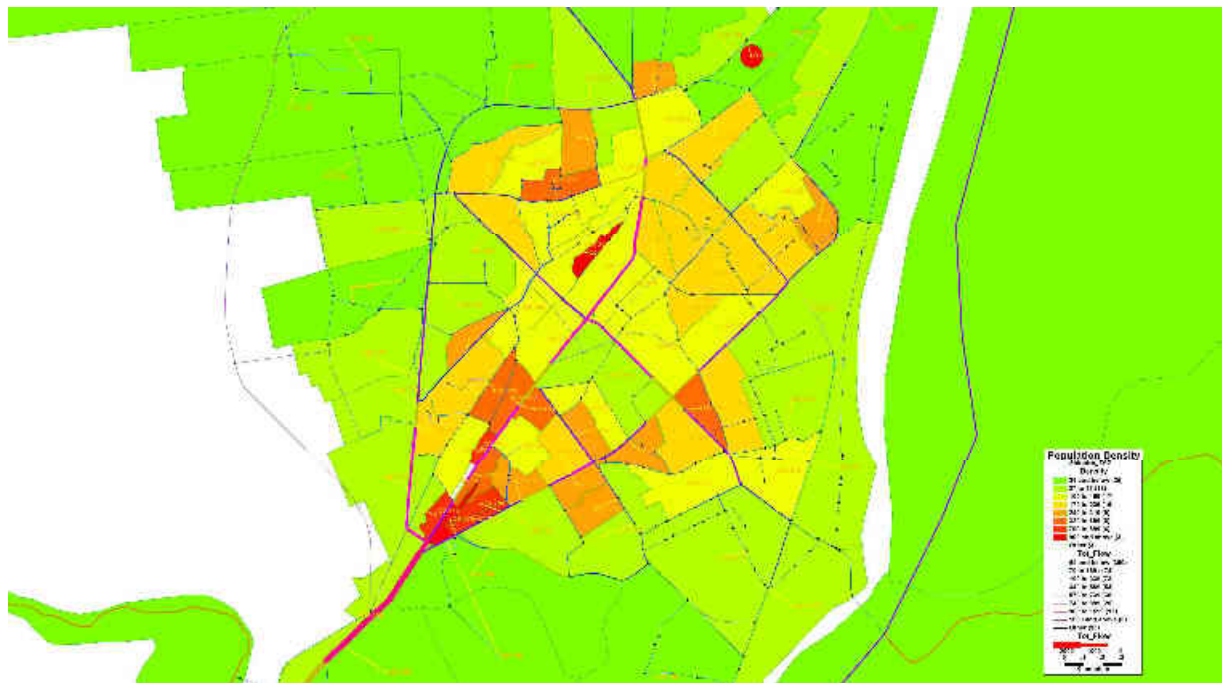
Burimi: Data Centrum

4.2 Profilet tipike të trafikut dhe përdorimi i rrugëve

Në kuadër të studimit “Plani i Qarkullimit, Lëvizshmërisë dhe Sinjalistikës Rrugore” (ICE, 2018), për herë të parë u zhvillua dhe u përshtat një model transporti për qytetin e Shkodrës.

I gjithë territori u nda në 103 zona dhe mikro-zona, për të cilat u grumbulluan të dhëna specifike mbi popullsinë, numrin e familjeve dhe nivelin e motorizimit. Një fushatë për matjen e trafikut në pika të ndryshme të qytetit, së bashku me një anketim të 500 individëve, mundësoi vlerësimin e numrit të udhëtimeve që niseshin nga secila zonë dhe atyre që kishin si destinacion po këto zona, duke përgatitur matricën përkatëse të lëvizjes origjinë-destinacion.

Figura 4.3: Dendësia e popullsisë sipas zonave të trafikut

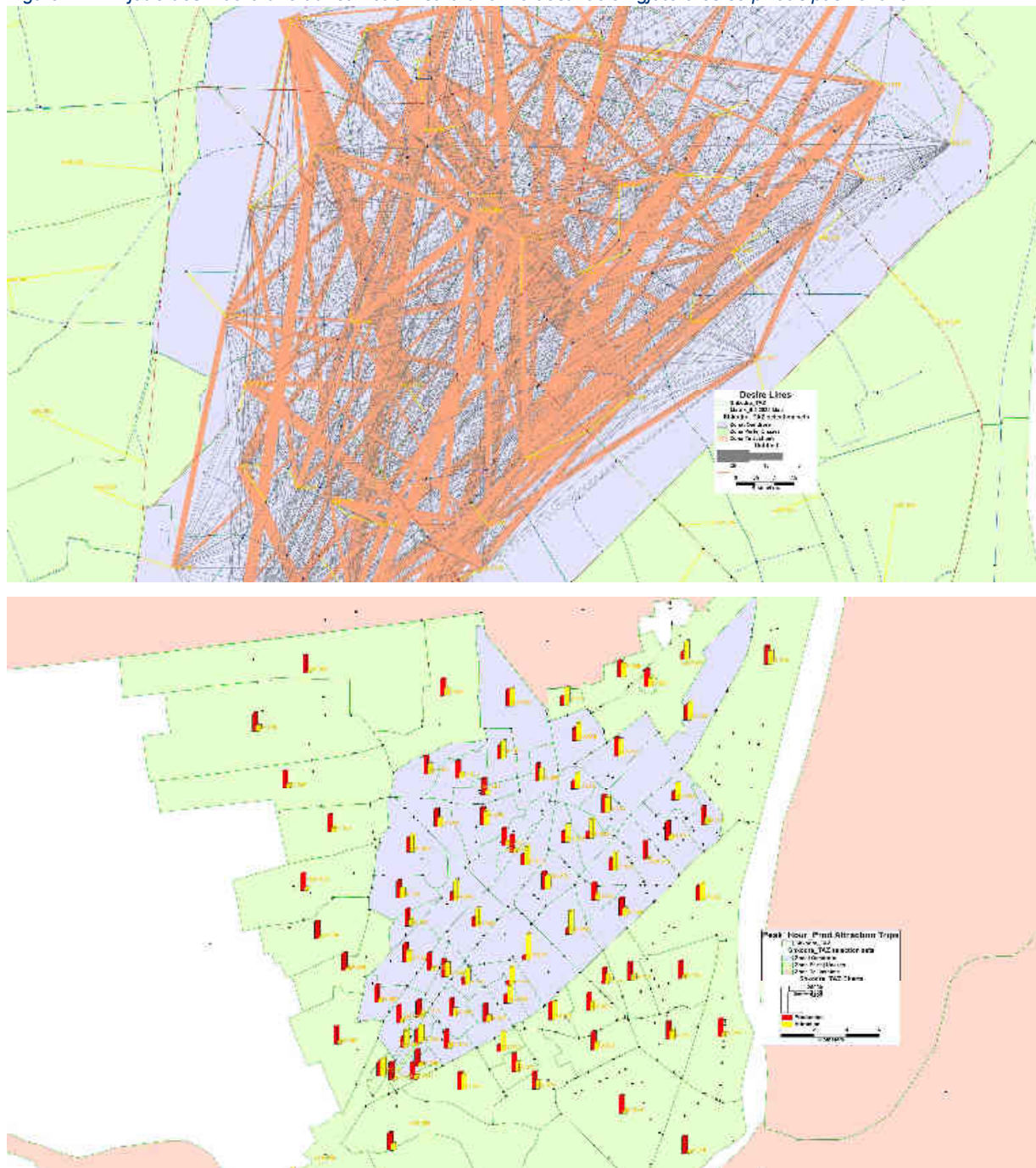


Burimi: përpunim nga konsulenti mbi të dhënat e ICE 2018

Në vitin 2023 dhe për qëllimet e PLQU-së, modeli u përditësua me të dhëna të reja trafiku të nxjerra nga kamerat. Vëllimet e trafikut dhe raporti vëllim/kapacitet u përditësuan gjithashtu për të pasqyruar flukset e trafikut gjatë orës me ngarkesë maksimale (ora përfaqësuese e zgjedhur ishte 07:00–08:00). Kjo bëri të mundur një paraqitje më të saktë të kushteve aktuale të trafikut dhe një analizë të plotë të ndikimeve që trafiku sjell në skema të ndryshme, siç përshkruhet në Aneksin VI.

Siç tregohet në hartat në vijim, përgjatë boshtit veri-jug dhe jo vetëm në qendrën e qytetit, udhëtimet me destinacion janë më të shumta sesa ato që nisen nga zona. Origjinat janë të përqendruara kryesisht në pjesën jugore të qytetit dhe përgjatë boshtit lindje-perëndim, për shkak të dendësisë më të madhe të popullsisë. Në përgjithësi, modeli evidenton një afërsi të ndjeshme të lëvizshmërisë urbane, me një ndërthurje të mirë të funksioneve rezidenciale, të punës, arsimore dhe shërbimeve.

Figura 4.4: Linjat e dëshiruara dhe udhëtimet e nisura dhe me destinacion gjatë orës së pikut sipas zonave



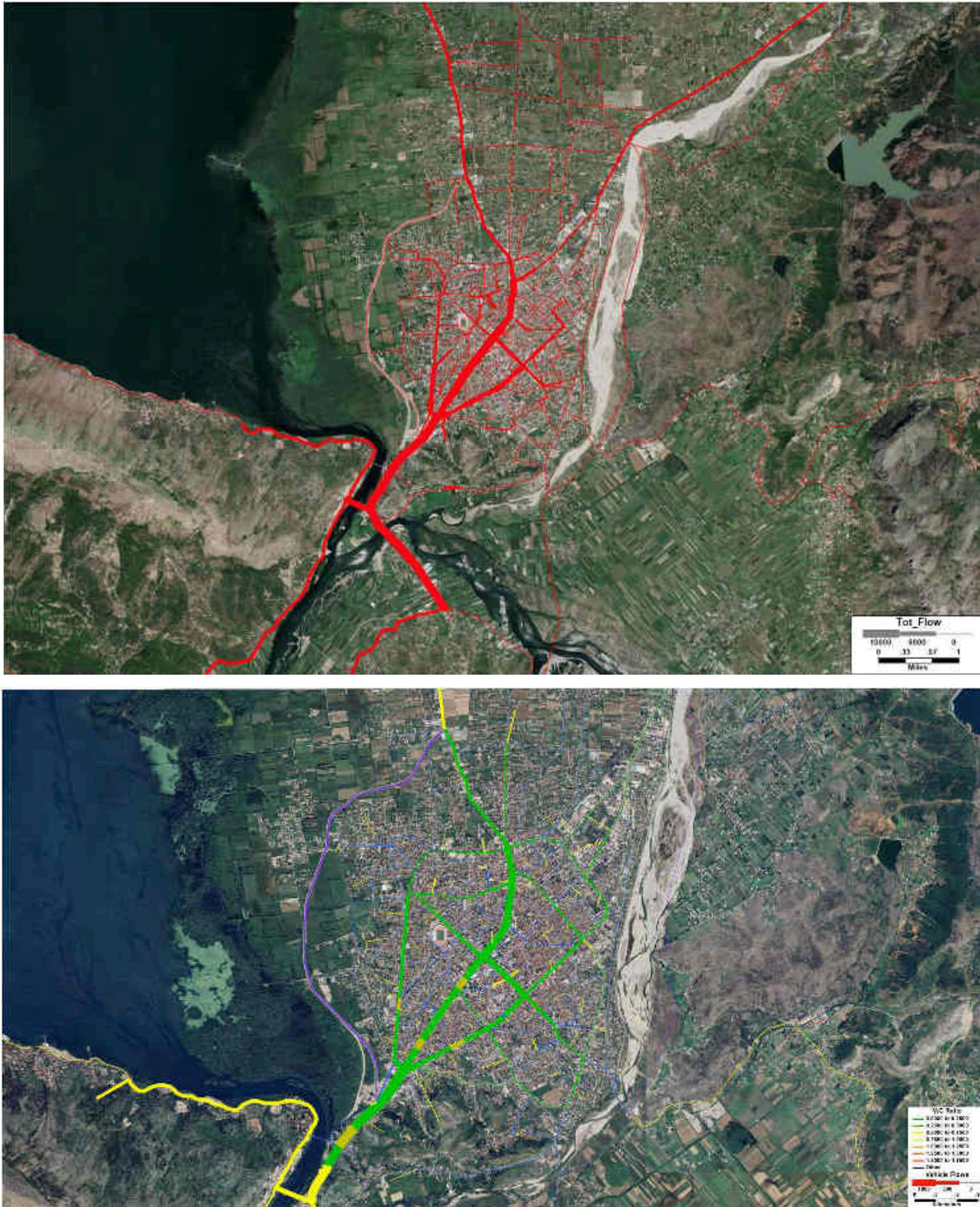
Burimi: përpunim nga konsulentit mbi modelin ICE dhe të dhënat e vitit 2023

Përlogaritja e ngarkesës në rrjetin rrugor mundësoi vlerësimin e flukseve të automjeteve (në të dy drejtimet vetëm për orën e pikut, përkatësisht nga ora 10:00 deri në 11:00 paradite, si dhe për 24 orë), si dhe raportit vëllim/kapacitet për çdo segment rrugor. Rezultatet paraqiten në hartat në vijim.

Itinerari veri-jug që kalon përmes qendrës së qytetit dhe unaza e brendshme janë më të përdorurit. Megjithatë niveli i ngarkesës mbetet nën 50%, kryesisht për shkak të kapacitetit të lartë të këtij boshti rrugor, një numër i konsiderueshëm automjeteve arrin dhe përshkon zonat qendrore. Disa segmente rrugore, si SH1 në drejtim të Koplikut, pjesa që përshkon urën e Bunës, SH5 drejt Gurit të Zi, si dhe rruga që çon në Shirokë dhe Zogaj, shfaqin nivele të konsiderueshme ngarkese, duke arritur pikën e ngopjes. Duhet theksuar se këto vlerësime

bazohen në një ditë të zakonshme (matjet e trafikut janë kryer gjatë periudhës 19–24 shtator 2018), jashtë sezonit turistik të verës. Gjatë muajve të verës, veçanërisht në gusht dhe fillim të shtatorit, shumë rrugë tejkalojnë kapacitetin dhe përballen me mbingarkesë të theksuar, siç tregohet edhe në pamjet në vijim të regjistruara nga kamerat e sigurisë. Në kuadër të PLQU-së, përpunimi i të dhënave më të reja nga një sërë kamerash dhe matjesh të reja trafiku bëri të mundur përditësimin dhe përmirësimin e modelit ekzistues. Rezultatet përkatëse janë paraqitur në aneksin teknik.

Figura 4.5: Trafiku total 24-orësh i vlerësuar dhe raporti vëllim/kapacitet në qytetin e Shkodrës (2018)



Burimi: ICE

Figura 4.7: Bllokimi i trafikut në Urën e Bunës dhe Sheshin Balshej – Gusht 2023



Megjithëse Shkodra është një qytet kompakt, me një rreze prej vetëm 1.5 km dhe me një traditë të mirë të përdorimit të biçikletës, rritja e numrit të makinave private dhe e përdorimit të tyre vitet e fundit ka bërë që problemet e lidhura me parkimin të bëhen gjithnjë e më të dukshme. Këto sfida burojnë kryesisht nga mungesa e hapësirave të përshtatshme për parkim jashtë rrugëve dhe nga mungesa e masave efektive rregullatore për parkimin në rrugë dhe përdorimin e hapësirave buzë trotuarit.

Parkimi luan një rol kyç në planifikimin e lëvizshmërisë. Mesatarisht, një makinë private qëndron e parkuar për më shumë se 90% të kohës. Çdo vend parkimi zë rreth 12 m² kur është në rrugë dhe rreth 24 m² nëse është jashtë rrugës. Duhet theksuar se shumë nga aksët kryesore, bulevardet dhe infrastrukturat urbane të ndërtuara para viteve 1990 janë zhvilluar në një kohë kur pronësia private e automjeteve ishte e ndaluar.

Deri 10–15 vite më parë, ishte e lehtë të parkoje falas në qendër të qytetit, ndërsa sot gjetja e një vendi parkimi në qendër është e vështirë. Megjithatë, shumë drejtues vazhdojnë të insistojnë për të hyrë në qendër me

makinë, duke krijuar kështu një rreth vicioz me më shumë trafik, më shumë kaos dhe më pak siguri për çiklistët dhe këmbësorët.

Ashtu si në shumicën e qyteteve shqiptare, pjesa më e madhe e parkimit të makinave në Shkodër ndodh në rrugë. Aksit kryesorë u janë vendosur sinjalistika bazë horizontale dhe vertikale për parkim, ndërsa në rrugët dytësore sinjalistika mungon. Zbatimi i dobët i rregullave nuk ndihmon në ndalimin e parkimit të improvizuar apo të paligjshëm, parkimit të dyfishtë, parkimit në korsitë e biçikletave apo raste të ngjashme. Së fundmi, Bashkia ka vendosur barriera fizike për të mbrojtur korsitë e biçikletave nga parkimi i paligjshëm.

Figure 4.8: Pamje nga rrugët “Qemal Draçini” dhe “Skënderbeu”. Parkimi i dyfishtë që cenon sigurinë e çiklistëve



Burimi: Bashkia Shkodër

Vendndodhja e shumë shërbimeve në qendër të qytetit dhe përgjatë disa akseve kryesore e bën të vështirë gjetjen e një vendi parkimi. Kërkesa për parkim është rritur ndjeshëm, ndërsa oferta mbetet e kufizuar. Nga njëra anë, parkimi nevojitet gjatë natës nga banorët dhe turistët, ndërsa nga ana tjetër, gjatë ditës ai kërkohet nga punonjës, shkolla, institucione, udhëtarë të përditshëm, vizitorë ditorë, klientë, pronarë dyqanesh, transportues mallrash apo pjesëmarrës në shërbime fetare në ditë të caktuara të javës. Kjo kërkesë e lartë ka çuar në krijimin e shumë hapësirave private për parkim jashtë rrugëve në qendër të qytetit, si dhe në konflikte të shumta mbi përdorimin e hapësirave publike për parkim, për shkak të nevojave të ndryshme të grupeve të përdoruesve.

4.3 Tendencat e Ecjes dhe Çiklizmit në Shkodër

Duke krahasuar anketën Bypad të vitit 2011 me anketën më të fundit të kryer në vitin 2024, rezulton se lëvizja në këmbë ka pësuar një rënie nga 44% në 35% në qytetin e Shkodrës. Megjithatë, ajo vazhdon të mbetet mënyra e preferuar e transportit. Qytetarët e Shkodrës ecin rregullisht dhe shumë prej tyre e preferojnë ecjen ndaj çiklizmit (për fat të keq, edhe për arsye sigurie). Shkodra është një qytet i sheshtë dhe kompakt, me trotuare të gjera përgjatë bulevardeve kryesore, çka e bën të përshtatshëm për mënyrat aktive të lëvizjes.

Ecja është një mënyrë e zakonshme udhëtimi nga shtëpia në punë, në shkollë dhe për të shkuar në tregje. Ajo shihet gjithashtu si një aktivitet i kohës së lirë, për të shkuar drejt qendrës së qytetit, për të takuar miq, për kafe, për blerje apo thjesht për shëtitje dhe biseda.

Gjatë muajve të verës, distancat e ecjes zgjaten, nga parku qendror i Parrucës deri te parku i ish-Pazarit, pranë liqenit, në hyrje të Shkodrës. Në këtë periudhë të vitit, shëtitjet e gjata për qëllime rekreative dhe shëndetësore fillojnë në orët e freskëta të mëngjesit, ndërpriten gjatë orëve më të nxehta të ditës dhe rifillojnë në mbrëmje. Itinerari më i njohur dhe i preferuar është nga qendra e qytetit drejt Shirokës (lagjja buzë liqenit).

Për fat të keq, me rritjen e numrit të automjeteve, ecja nuk është më aq e shpeshtë dhe e sigurt si dikur, megjithatë ajo vazhdon të mbetet një mënyrë thelbësore dhe e preferuar për të lëvizur.

Pedalimi ka qenë dhe mbetet një nga traditat më të dallueshme dhe kulturore të Shkodrës. Jo rastësisht qyteti njihet si "qyteti i biçikletave" në Shqipëri dhe në gjithë rajonin. I përshtatshëm për një qytet të sheshtë dhe kompakt si Shkodra, biçikleta ka qenë mënyra më e përhapur e transportit brenda qytetit dhe në zonat përreth.

Biçikletat u prezantuan në qytet rreth vitit 1900, ndërsa gjatë viteve 1920 filluan të përdoren edhe nga gratë, duke luajtur një rol të rëndësishëm në emancipimin e femrës. Biçikletat u përdorën gjithashtu nga Drejtoria Vendore e Policisë si mjet transporti, ndërsa nga Shkodra nisi edhe turi i parë kombëtar i biçikletave.

Figura 4.9: Majtas: Burra duke pozuar me biçikleta (rreth viteve 1900); djathtas: Drejtoria Vendore e Policisë (rreth 1920)



Burimi: Koleksioni Marubi

Figura 4.10: Turi Kombëtar Shqiptar i Biçikletave



Burimi: Koleksioni Marubi

Gjatë periudhës së komunizmit, pronësia private e makinave ishte e ndaluar, prandaj tradita e çiklizmit u forcua edhe më shumë. Liria që ofronte biçikleta për të ndërmarrë udhëtime më të gjata dhe të pavarura, pa qenë i varur nga një sistem i kufizuar i transportit publik, ndikoi në formësimin e mentalitetit të qytetarëve të Shkodrës. Ata janë të njohur në mbarë Shqipërinë për qëndrimin e tyre plot dritë, pozitiv dhe për sensin e humorit. Biçikleta përdorej për të arritur në zonat pranë liqenit, lumenjtë, plazhin e Velipojës dhe madje edhe qytete të tjera si Lezha (rreth 40 km larg).

Figura 4.11: Sheshi "Papa Gjon Pali II" në fund të viteve 1960. Katedralja duke u shndërruar në një pallat sporti me stil modernist.



Figura 4.12: Rruga "Kole Idromeno" në fund të viteve 1980



Pas rënies së komunizmit, numri i makinave filloi të rritet, por në krahasim me shumë zona të tjera të Shqipërisë, kjo rritje ishte më e ngadaltë në Shkodër. Megjithëse qyteti ka një kulturë të mirë të lëvizshmërisë në hapësira të përbashkëta, rritja e shpejtë e numrit të automjeteve vitet e fundit ka vënë në rrezik çiklistët.

Figura 4.13: Punëtore të fasonerive, kryesisht gra, duke u kthyer nga puna. Sheshi "Rusi i Madh", 2013



Udhëtimet me biçikletë drejt bregdetit të Velipojës (28 km), ose nga një qytet në tjetrin për të ndjekur ekipin vendas të futbollit (Vllaznia), ishin shumë të zakonshme në mesin e të rinjve. Çiklizmi drejt Lezhës (45 km), apo edhe drejt Laçit (70 km) dhe më pas marrja e trenit për në Tiranë, pasi linja hekurudhore nuk arrinte në Shkodër deri në vitin 1981, vetëm për të parë ndeshjet e Vllaznisë, është pjesë e kujtimeve nga vitet 1970. Përtej mundësisit të lëvizjeve të përditshme në një qytet pa makina private dhe me transport publik të kufizuar, çiklizmi luajti edhe një rol kulturor, veçanërisht në procesin e emancipimit të grave.

Në jetën e përditshme dhe në kulturën vendore, biçikletat janë gjithkund të pranishme, dhe çiklizmi është një praktikë e konsoliduar për udhëtime nga shtëpia në punë ose në shkollë, për transportimin e fëmijëve, për pazar dhe transport mallrash, për të lëvizur nëpër qytet dhe për të arritur në hapësira natyrore apo për pushim – pavarësisht kushteve të motit: qytetarët e Shkodrës përdorin biçikletën edhe në shi.

Figure 4.14: Pedalim në shi, sheshi “Rusi i Madh”, 2024



Disa profesione si hidraulikët, elektrikistët dhe të ngjashëm përdorin biçikletën si mjet transporti të përditshëm. Biçikleta përdoret në mënyrë të barabartë si nga gratë ashtu edhe nga burrat, dhe nga të gjitha grupmoshat, megjithëse ekziston një perceptim se brezi i ri po e përdor atë më pak.

Qytetarët e Shkodrës zakonisht lëvizin me biçikletë në anën e djathtë të rrugës, pranë trotuarit. Pedalimi mbi trotuar konsiderohet si i papërshtatshëm dhe është i rrallë.

Biçikletat më të shumta janë të modelit të vjetër ose biçikleta të përdorura (të dorës së dytë) për përdorim urban. Kjo lidhet me çmimin e tyre më të përballueshëm, por edhe me faktin se blerja e një biçiklete të re është më e kushtueshme, kërkon mirëmbajtje shtesë dhe përbën një objekt më tërheqës për vjedhje. E njëjta gjë vlen edhe për biçikletat transportuese (cargo bikes), të cilat janë të shtrenjta dhe gjithnjë e më pak praktike për shkak të shtimit të trafikut dhe mungesës së një sistemi të plotë korsish biçikletash.

Vlerësimet nga projekti Mobalb/BYPAD (2010–2012) treguan se çiklizmi përbënte rreth 27–29% të totalit të mënyrave të udhëtimit brenda qytetit. Sipas vlerësimeve të GO2 (dhjetor 2016), përqindja e çiklizmit varionte nga 16% në periferi deri në 36% të trafikut në qendrën e qytetit. Anketa më e fundit e PLQU-së në vitin 2024 tregon se pjesa e çiklizmit në udhëtimet e përditshme (si nga shtëpia në punë apo shkollë) arrin në 32%, ndërsa për qëllime rekreative kjo përqindje bie në 24%.

Tradita e çiklizmit në Shkodër është arsyeja pse problemi i bllokimeve në trafik u shfaq më shumë se një dekadë më vonë krahasuar me qytetet e tjera të mëdha të Shqipërisë. Fatkeqësisht, kjo traditë nuk mjaftoi për ta shpëtuar qytetin nga problemet në rritje që lidhen me trafikun. Kultura tradicionale e hapësirave të përbashkëta dhe respektit të ndërsjellë mes drejtuesve të mjeteve dhe çiklistëve po zbehet gjithnjë e më shumë. Çiklizmi është gjithashtu nën presion të vazhdueshëm nga rritja e numrit të automjeteve. Perceptimi i rrezikut është më i lartë dhe shumë çiklistë nuk ndihen të sigurt apo të qetë me infrastrukturën ekzistuese për biçikleta.

4.4 Përdorimi i transportit publik

Nuk ka të dhëna zyrtare dhe të strukturuara lidhur me përdorimin e transportit publik urban në Shkodër. Siç raportohet në seksionin 3.5, në qytet funksionojnë vetëm dy linja urbane (L1 dhe L2), dhe vetëm Linja 1 është plotësisht urbane.

Bazuar në vëzhgimet në terren dhe një intervistë me operatorin e linjës L1, në orët e paradites – midis 07:30 dhe 13:30 – autobusët kanë më shumë pasagjerë, krahasuar me pasditet. Nuk është e pazakontë që udhëtimet e fundit të mos realizohen fare.

Linja 2, për shkak të orarit të kufizuar me vetëm katër udhëtime drejt Shirokës dhe Zogajt (fshatra buzë liqenit), ka një frekuencë mesatare, por të rregullt.

4.5 Sjelljet, perceptimet dhe qëndrimet që rezultojnë nga anketa e lëvizshmërisë e vitit 2024

Ky seksion përmbledh rezultatet e një ankete me intervistë të drejtpërdrejtë, e cila u realizua nga Data Centrum në mars 2024 me një kampion përfaqësues prej 500 banorësh të rritur (mbi 18 vjeç), gra dhe burra, nga Bashkia Shkodër (zonat urbane dhe rurale: qyteti i Shkodrës, Rrethina, Gur i Zi dhe Ana e Malit). Anketa u porosit si pjesë e aktiviteteve të zhvillimit të Planit Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU). Rezultatet e plota janë të disponueshme në Aneksin V.

Anketa shqyrton perceptimet dhe qëndrimet e qytetarëve ndaj mënyrave të ndryshme të transportit dhe mbledh të dhëna mbi faktorët motivues që mund të nxisin kalimin nga përdorimi i makinës drejt mënyrave më miqësore me mjedisin, si transporti publik, ecja dhe çiklizmi.

4.5.1 Përdorimi dhe perceptimi i llojeve të transportit

- **52% e të anketuarve janë të kënaqur me mundësinë për të lëvizur** në Shkodër. Një nivel disi më i lartë kënaqësie është regjistruar tek grupmosha e të rinjve 18–24 vjeç, ku 66% e tyre janë të kënaqur me lëvizshmërinë në qytet, ndërsa niveli më i ulët i kënaqësisë është shënuar tek grupmoshat 35–44 vjeç dhe 65+ vjeç. Nga ana tjetër, 11% e të anketuarve shprehin pakënaqësi.
- Më shumë se **6 nga 10 qytetarë pohojnë se kanë probleme të moderuara në lagjen e tyre, si zhurma, cilësia e ajrit, mbeturinat në rrugë dhe trafiku i rënduar**. Ndërkohë, 2 nga 10 të anketuar e konsiderojnë trafikun e rënduar si një problem madhor në lagjen ku banojnë.
- Të anketuarit **që jetojnë brenda qytetit pohojnë se përballen me më shumë probleme madhore krahasuar me ata që banojnë në zonat më periferike** të Shkodrës. Këta të fundit kanë përmendur zhurmën dhe trafikun si probleme madhore vetëm në 1% të rasteve.
- Ata shpenzojnë mesatarisht **24 minuta në ditë për të shkuar dhe për t'u kthyer nga puna ose shkolla**, duke përdorur mënyrën e tyre të zakonshme të transportit. **Distanca mesatare** që përshkohnë çdo ditë është rreth **3.7 kilometra**.
- Qytetarët që përdorin makinën për të shkuar në punë shpenzojnë më shumë kohë se të tjerët, me një mesatare prej 31 minutash, megjithëse përshkohnë distanca më të gjata (12.3 km). Qytetarët që përdorin transportin publik shpenzojnë mesatarisht 26 minuta për të përshkuar 6.1 kilometra, ndërsa ata që përdorin biçikletën shpenzojnë 19 minuta për një distancë mesatare prej 3.6 kilometrash.
- Sa i përket kohës së **udhëtimit nga shtëpia në punë apo shkollë** gjatë ditës, shumica e të anketuarve (82%) thonë se **koha e shpenzuar është normale për distancën** që përshkohnë.
- **58% e qytetarëve ecin në këmbë për të shkuar në punë ose shkollë** dhe kur dalin **për qëllime rekreative** apo të tjera. **52% përdorin biçikletën për të shkuar në punë apo shkollë**, ndërsa **42% e përdorin atë për dalje në kohën e lirë**. **25% përdorin makinën për të shkuar në punë apo shkollë**, ndërsa **32% e përdorin atë për qëllime rekreative**. 20% e të anketuarve shkojnë në punë apo shkollë si pasagjerë në makinë. **Vetëm 4%, kryesisht gra, përdorin transportin publik për të shkuar në punë apo shkollë**, ndërsa 5% e përdorin atë për dalje në kohën e lirë.

- Ka një pabarazi gjinore në përdorimin e mënyrave të transportit, burrat përdorin më shpesh makinën, ndërsa gratë përdorin më shpesh transportin publik.
- As regards the time to get from **home to work/school per day**, most of the respondents (82%), say that **the time spent is normal for the distance**
- **58% walk to reach work or school** and when they go out **for leisure** and other purposes. **52% use the bicycle to go to work/study**, while **42% use the bicycle when they go out for leisure**. **25% drive a car to go to work/study**, while **32% drive the car** when they go out **for leisure**. 20% of the respondents reach work/study as a car passenger. **Only 4%, mostly amongst females, use public transport to go to work/study**, while 5% use the public transport to go out for leisure

4.5.2 Zotërimi i automjeteve dhe perceptimi mbi përdorimin e makinës

- **69% e familjeve në Shkodër zotërojnë një makinë.** Pronësia e makinës është më e lartë tek familjet e mëdha (84%) dhe më e ulët tek familjet e vogla (43%). 9 nga 10 familje që kanë makinë, zotërojnë vetëm 1 makinë, ndërsa 10% e pronarëve të makinave kanë 2 makina në familje.
- **9 nga 10 të anketuar e drejtojnë vetë makinën, ndërsa 32% nuk kanë aftësi për të drejtuar mjetin.** Shoferët i përkasin kryesisht grupmoshës 25–44 vjeç.
- Rreth 53% e të intervistuarve janë dakord që përdoruesit e makinave i japin makinës me kujdes gjithmonë të kujdesshëm për çiklistë dhe këmbësorë. Rreth 28% nuk janë dakord.
- **16% e qytetarëve kanë deklaruar se të gjesh vend parkimi në Shkodër është e thjeshtë** (44% në lagjet e tyre), ndërsa **50% prej tyre nuk bien dakord.** Të gjesh një vend parkimi në qendër të qytetit perceptohet si **e vështirë për 72%** të popullsisë
- **Problemet më të mëdha të deklaruara ishin parkimi i dyfishtë (85%), shumë makina në rrugë (86%) dhe makinat e përkeqësojnë ndotjen mjedisore (84%)**
- **Masat më të preferuara nga qytetarët për përmirësimin e trafikut dhe parkimit ishin: parkimi i dedikuar për banorët (98%), hapësira të rezervuara për ngarkim/shkarkim (99%), struktura parkimi jashtë rrugë dhe parkime nëntokësore (98%), menaxhim i parkimit, përfshirë parkim me pagesë dhe kufizime kohore (94%), si dhe një plan i ri qarkullimi që parandalon trafikun tranzit në qendrën e qytetit (93%).**

4.5.3 Perceptimi i përdorimit të transportit publik

- 6 nga 10 të anketuar përdorin transportin publik, ku 13% e përdorin shpesh, 45% herë pas here, ndërsa **vetëm 1% e qytetarëve e përdorin atë çdo ditë.** Përdorimi i transportit publik është më i lartë tek grupmosha e re 18–34 vjeç, si dhe në zonat përreth Shkodrës.
- **78% e qytetarëve e konsiderojnë transportin publik si ekonomikisht të leverdisshëm, 59% mendojnë se ka mjaftueshëm hapësirë për të gjithë pasagjerët dhe 56% deklarojnë se kanë akses në transport publik pranë vendbanimit të tyre.**
- **Vetëm 11% e qytetarëve e konsiderojnë transportin publik si të shpeshtë, 19% deklarojnë se autobusët mbërrijnë në kohë dhe vetëm 29% mendojnë se është e lehtë të përfitosh informacion mbi linjat, çmimet dhe oraret.** Ndërkohë, 23% e qytetarëve e shohin transportin publik si të lehtë për t'u aksesuar nga personat në karrocë me rrota.
- Transporti publik perceptohet nga qytetarët si mënyra e udhëtimit që ka më shumë nevojë për përmirësim.
- **Shumica dërrmuese e qytetarëve, më shumë se 9 nga 10, e mbështesin fuqimisht ndërmarrjen e masave të mundshme nga bashkia për përmirësimin e transportit publik në Shkodër.**

4.5.4 Perceptimi ndaj pedalimit dhe infrastrukturës mbështetëse

- **91% e familjeve në Shkodër kanë një biçikletë.** Mesatarisht, çdo familje zotëron 1.8 biçikleta. Numri i biçikletave është më i lartë tek familjet e mëdha dhe ato me përmasa mesatare.
- **8 nga 10 të anketuar përdorin biçikletën.** Përdorimi i biçikletës është më i lartë tek grupmosha e të rinjve 18–34 vjeç, ndërsa është më i ulët tek ata mbi 65 vjeç.

- Të gjithë të anketuarit mendojnë se çiklizmi është pjesë e kulturës së qytetit dhe një praktikë e përditshme.
- Rreth gjysma e tyre ndihen të sigurt kur përdorin biçikletën, ose kur kalojnë rrugën me biçikletë.
- Vetëm 34% e tyre mendojnë se parkimi i dyfishtë nuk përbën problem.
- 60% mendojnë se ka mjaftueshëm hapësirë dhe korsi në rrugë për çiklizëm.
- Shumica dërmuese e qytetarëve e mbështesin fuqimisht ndërmarrjen e masave nga Bashkia për të inkurajuar përdorimin më të shpeshtë të biçikletës. Ndër masat që perceptohen si më motivuese janë: ndërtimi i infrastrukturës së dedikuar dhe të ndarë nga trafiku, krijimi i zonave me kufizim shpejtësie, sigurimi i më shumë hapësirave për parkim biçikletash, si dhe ulja e rrezikut për vjedhjen e tyre.

4.5.5 Perceptimi mbi kushtet për ecje në qytet

- **68%** e qytetarëve mendojnë se ka mjaftueshëm trotuare, **77%** mendojnë se ka mjaftueshëm kalime për këmbësorë, dhe **62%** ndihen të sigurt kur ecin.
- Vetëm 24% e qytetarëve mendojnë se përdoruesit e karrocave me rrota dhe fëmijëve mund të lëvizin dhe të kalojnë rrugën lehtësisht, ndërsa 30% bien dakord që makinat janë të parkuara siç duhet dhe nuk pengojnë lëvizjen në këmbë. 33% shprehen se ka mjaftueshëm gjelbërim që ofron hije në rrugë.
- Shumica dërmuese e qytetarëve e mbështesin fuqimisht marrjen e masave nga Bashkia për të nxitur ecjen më të shpeshtë në qytet.
- Ndër masat më të preferuara janë: përmirësimi i cilësisë së trotuareve, krijimi i më shumë zonave pa makina, më shumë kujdes dhe vëmendje nga drejtuesit e automjeteve, mbjellja e pemëve dhe gjelbërimi përgjatë zonave këmbësore dhe trotuareve, rritja e sigurisë dhe afërsia me shërbimet kryesore.

5 Ndikimet

Ky kapitull i kushtohet analizës së ndikimeve që lidhen me transportin në shoqëri dhe mjedis. Në seksionin vijues paraqitet evolucioni i shkallës së motorizimit dhe përbërjes së flotës, së bashku me të dhënat mbi sigurinë rrugore, cilësinë e ajrit, emetimet e gazeve serrë dhe të zhurmës, si dhe ndikimet ndaj përdoruesve të ndjeshëm dhe peizazhit.

5.1 Përbërja e flotës dhe shkalla e motorizimit

Në vitet e fundit, shkalla e motorizimit në Shqipëri është rritur me ritme shumë të shpejta krahasuar me vendet fqinje, kryesisht për shkak të nivelit të ulët të motorizimit të trashëguar nga e kaluara.

Tabela në vijim paraqet flotën e mjeteve në Shqipëri për periudhën 2020–2022 (të dhënat më të fundit të disponueshme). Ajo tregon një normë vjetore rritjeje prej 9% në vitin 2021 dhe 8% në vitin 2022.

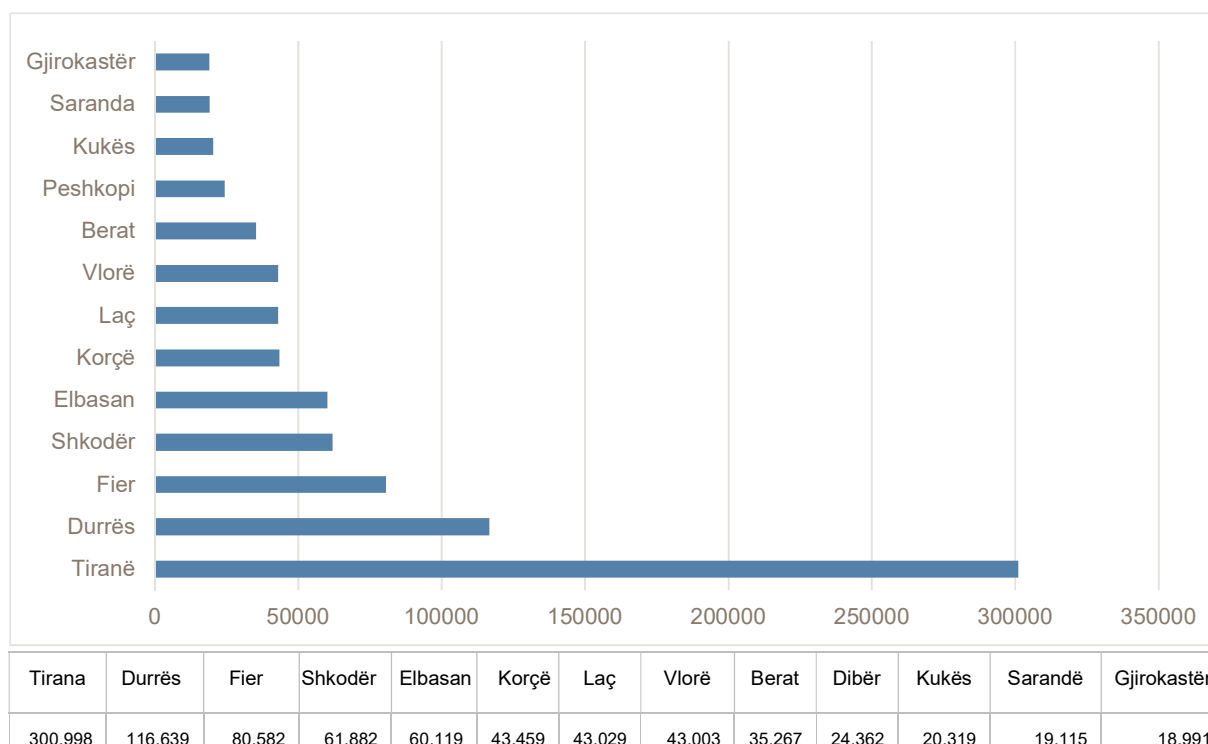
Tabela 5-1: Flota e Mjeteve (2020–2022)

Tipi i mjetit	2020	2021	2022
Çiklomotore (fuqi max 11 kw)	34,884	39,578	43,871
Automjete pasagjerësh	544,302	593,280	639,379
Autobuze	7,634	7,875	8,228
Automjete te ndryshme transporti	46,844	49,596	51,674
Kamione me trailer	13,819	19,542	20,487
Automjete te veçanta transporti	6,860	7,411	7,926
Automjete për qëllime të veçanta	3,755	3,977	4,291
Kampera	69	91	111
Trailera me një bosht	9,275	9,475	10,083
Automjete Agrikulture	1,780	2,029	2,436
Automjete Teknologjike	893	989	1,076
Mjete me rëndësi të veçantë	5	5	5
Motorçikleta (fuqi max 35 kw)	6691	6,821	6,871
Total	676,811	740,669	796,438

Burimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtoria e Shërbimeve të Transportit - Flota e Automjeteve 2020-2022

Tirana, ku është e përqendruar pjesa më e madhe e popullsisë së Shqipërisë, ka edhe numrin më të madh të automjeteve të pasagjerëve të regjistruara në vend. Statistikat sipas prefekturave tregojnë se në Tiranë janë të regjistruara rreth 300,000 automjete, krahasuar me rreth 60,000 automjete të pasagjerëve të regjistruara në Shkodër

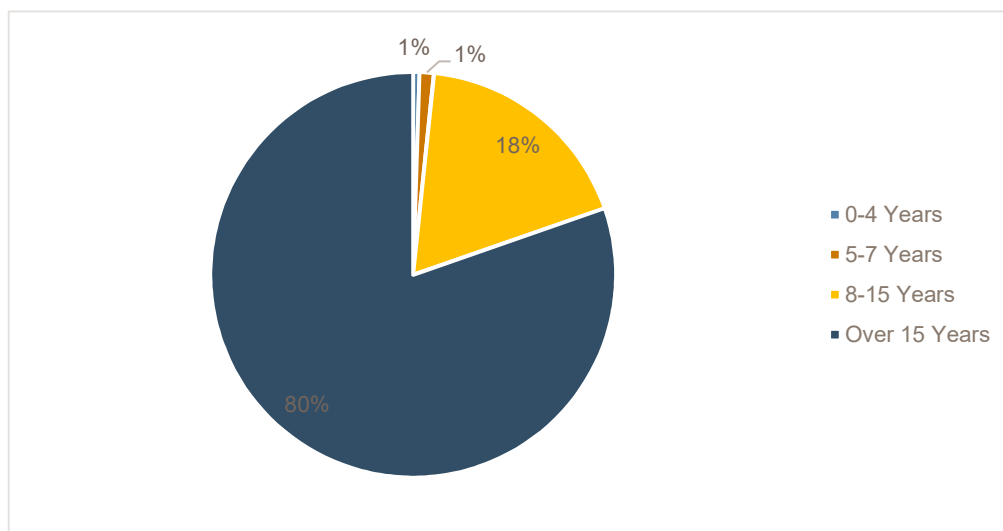
Figura 5.1: Flota e Mjeteve 2020–2022 sipas Drejtorive Rajonale



Burimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtoria e Shërbimeve të Transportit

Mosha e flotës së automjeteve është shumë e rëndësishme për ndikimin në mjedis. Rreth 80% e flotës së automjeteve në Qarkun e Shkodrës është mbi 15 vjeç dhe 18% janë 8-15 vjeç.

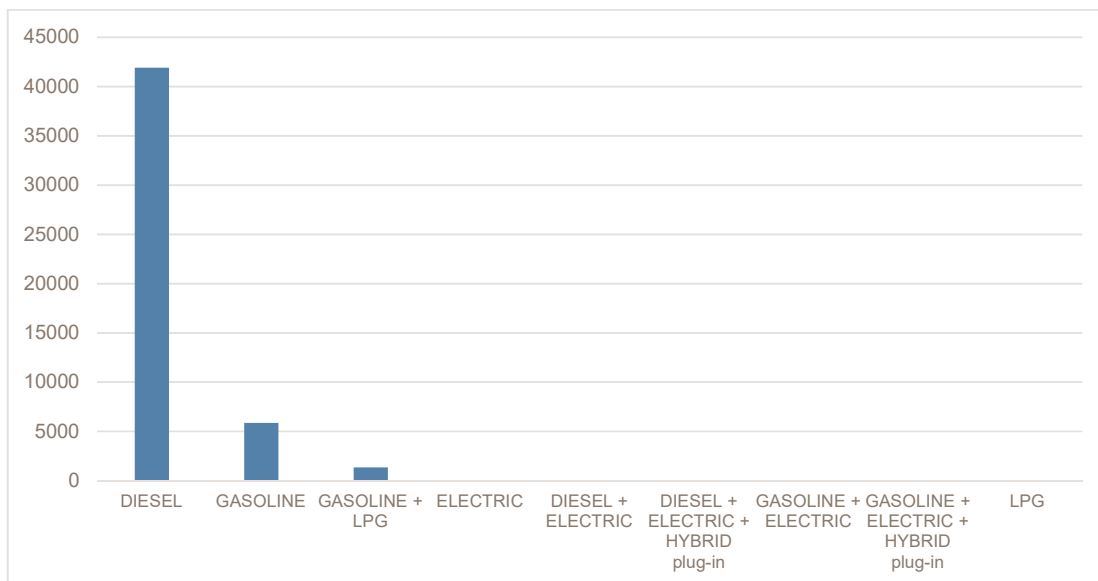
Figura 5.2: Automjetet e Pasagjerëve sipas Vitit të Prodhimit, Qarku Shkodër



Burimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtoria e Shërbimeve të Transportit

Shumica e flotës së automjeteve në Bashkinë Shkodër përdor naftën si lëndë djegëse, ndërsa shumë pak prej tyre përdorin benzinë ose gaz (LPG).

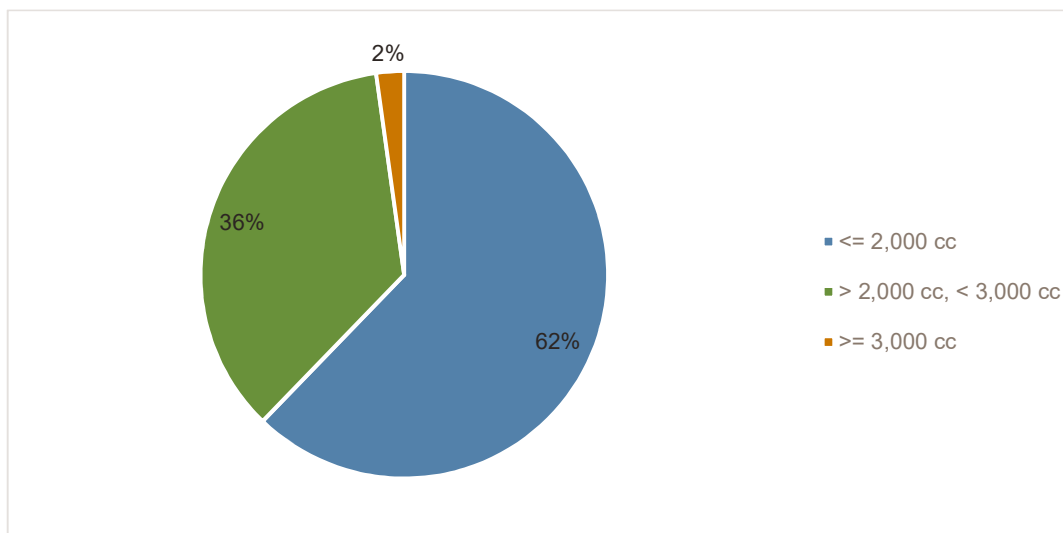
Figura 5.3: Automjetet e pasagjerëve sipas llojit të karburantit



Burimi: Drejtoria e Shërbimeve të Transportit – Prefektura Shkodër

Figura në vijim paraqet automjetet e pasagjerëve sipas kapacitetit të motorit. Pjesa më e madhe e automjeteve kanë kapacitet nën 2,000 cc.

Figura 5.4: Automjetet e pasagjerëve sipas kapacitetit të motorit



Burimi: Drejtoria e Shërbimeve të Transportit – Prefektura Shkodër

Tabela në vijim paraqet automjetet e regjistruara në Prefekturën Shkodër. Sipas INSTAT, norma vjetore e rritjes varion nga 8% deri në 13% në vit.

Sistemi i regjistrimit të automjeteve në Shqipëri përballet me probleme që lidhen me mjetet e vjetra dhe të çregjistruara. Vlerësohet se rreth 30–35% e automjeteve të çmontuara (të hequra nga qarkullimi) vazhdojnë të figurojnë ende të regjistruara në bazën kombëtare të të dhënave për automjetet.

Table 5-2: Flota e Mjeteve në Prefekturën Shkodër sipas viteve

Tip automjeti	2020	2021	2022	2023
Makina pasagjerësh	37,854	42,493	45,636	49,247
Motoçikleta	3,342	3,809	4,177	4,686
Mjete për transport të përzier	2,686	2,967	3,113	3,302
Mopedë	975	1,249	1,227	1,222
Kamionë	818	937	978	1,016
Autobusë	507	537	559	582
Mjete për transport specifik	279	321	346	366
Mjete për qëllime speciale	250	268	282	284
Mjete bujqësore	163	168	180	188
Gjysmërimorkio	124	140	149	164
Njësi traktorësh	121	119	119	156
Rimorkio për transport mallrash	95	112	115	127
Rimorkio për transport specifik	83	83	115	108
Triçikleta	69	78	94	108
Mjete teknologjike	63	71	79	104
Rimorkio karavan	24	68	55	79
Rimorkio për qëllime specifike	18	21	33	53
Katricikleta të rënda	11	19	18	20
Motokaravanë	7	18	18	18
Motoçikleta me rimorkio anësore	5	18	11	11
Katricikleta të lehta	4	12	9	10
Triçikleta për transport të përzier	1	7	9	10
Rimorkio për transport turistësh dhe pajisje sportive	1	7	6	6
Rimorkio me një aks të vetëm	1	5	4	4
Rimorkio për transport pasagjerësh	1	4	2	3
Rimorkio për transport pasagjerësh	0	2	2	2
Katricikleta	0	2	1	2
Gjysmërimorkio për transport pasagjerësh	0	2	1	2
Shtojca karroca	0	1	1	1
Triçikleta për qëllim specifik	0	0	0	1
Totali	47,502	53,538	57,339	61,882
Rritja vjetore - në përqindje		13%	7%	8%
Rritja vjetore e automjeteve të pasagjerëve - në përqindje		12%	7%	8%

Burimi: Drejtoria e Shërbimeve të Transportit – Prefektura Shkodër

Shkalla e motorizimit në Prefekturën Shkodër llogaritet bazuar në të dhënat zyrtare për popullsinë dhe numrin e automjeteve të pasagjerëve të regjistruara në qarkullim.

Tabela 5-3: Shkalla e motorizimit Shkodër dhe nivel kombëtar 2023.

Te dhenat	Shqiperi	Shkodër
Popullsia 2023	2,761,785	189,164
Numri I mjeteve	699,337	49,247
Shkalla e motorizimit -makina /000 banore	253	260

Burimi :Vleresim I konsulentit bazuar ne te dhenat e INSTAT dhe MiE.

Shkalla e motorizimit për Prefekturën Shkodër është rreth 260 automjete për 1,000 banorë, çka është më e lartë se mesatarja kombëtare dhe përafërsisht e barabartë me nivelin e Tiranës (263). Megjithatë, kjo normë mbetet e ulët në krahasim me mesataren e Bashkimit Europian dhe vendeve fqinje, si Mali i Zi, i cili në vitin 2023 regjistronte 393 automjete për 1,000 banorë (burimi: EUROSTAT¹²).

5.2 Siguria Rrugore

Ndikimet sociale të gjeneruara nga sektori i transportit lidhen kryesisht me aksidentet rrugore. Analiza bazohet në të gjitha aksidentet e regjistruara nga Drejtoria e Policisë për periudhën 2018–2023.

Rritja e motorizimit ka ndikuar në shtimin e aksidenteve rrugore gjatë dekadës së fundit, por kjo lidhet me një sërë faktorësh: mungesa e sinjalistikës vertikale dhe horizontale, niveli i ulët i respektimit të rregullave të qarkullimit, zbatimi i dobët i ligjit, mungesa e mirëmbajtjes së rrugëve, rrugët kombëtare të urbanizuara në mënyrë informale dhe mungesa e infrastrukturës rrugore të përshtatshme janë disa nga shkaqet kryesore të aksidenteve.

Tabela 5-4: Aksidentet rrugore sipas pasojave, 2018–2023, në Bashkinë Shkodër

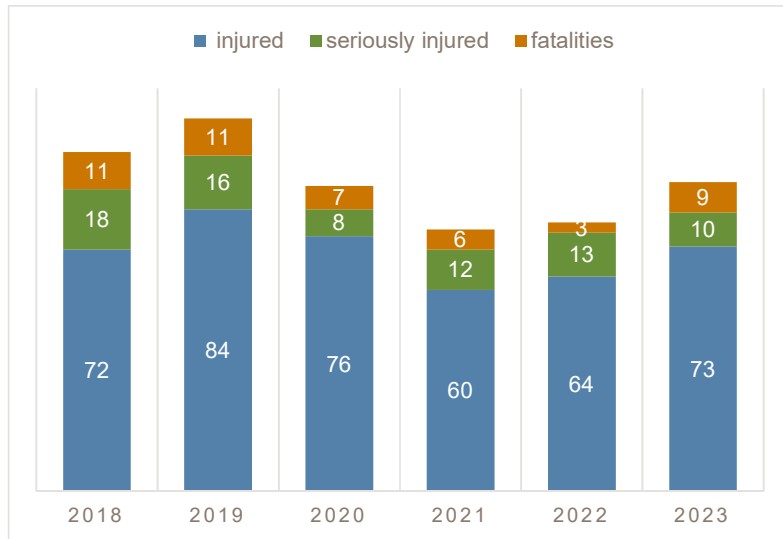
Viti	Plagosur lehtë	Plagosur rëndë	Vdekje	Totali
2018	72	18	11	101
2019	84	16	11	111
2020	76	8	7	91
2021	60	12	6	78
2022	64	13	3	80
2023	73	10	9	92

Burimi: Drejtoria e Policisë Shkodër

Megjithatë, nëse analizojmë tendencën gjatë tre viteve të fundit, vihet re se numri i viktimave dhe i të plagosurve rëndë në aksidente ka pësuar një rënie të ndjeshme gjatë periudhës 2020–2022, ndërkohë që në vitin 2023 ka pasur një rritje.

¹² https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en&category=road.road_eqs

Figure 5.5: Grafiku i aksidenteve rrugore sipas viteve

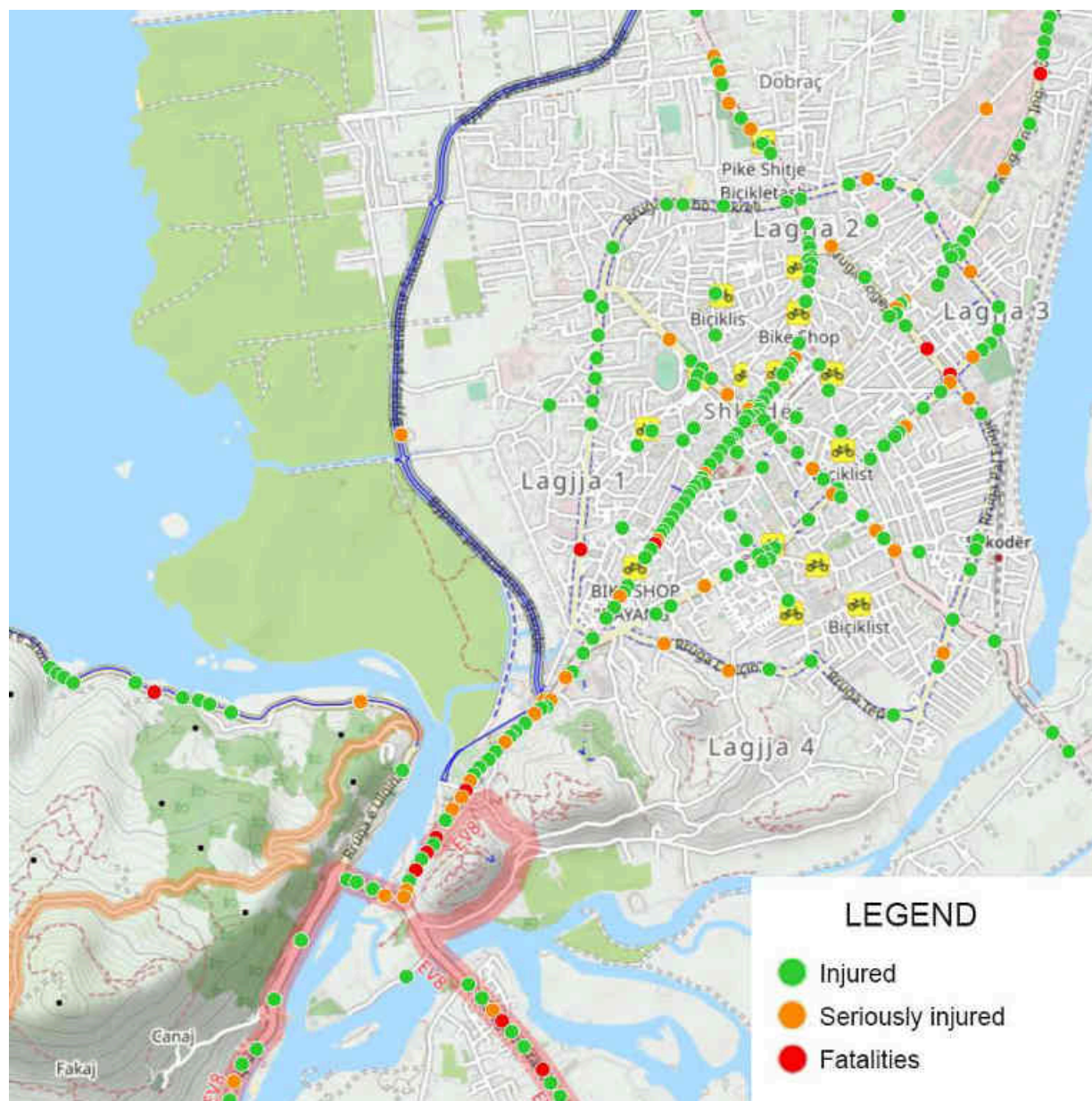


Siç shihet në figurën më poshtë, rreth 40% e të gjitha aksidenteve në territorin e Bashkisë Shkodër ndodhin brenda kufijve të zonës urbane, ndërsa për sa i përket viktimave, kjo përqindje bie në rreth 25% të totalit.

Shumica e aksidenteve brenda zonës urbane ndodhin midis makinave dhe çiklistëve ose këmbësorëve. Edhe pse ka pasur vetëm një aksident fatal, boshti kryesor jug-veri në qendër të qytetit mbetet aksi me numrin më të madh të aksidenteve të regjistruara.

Pikat me rrezikshmëri të lartë për aksidentet rrugore ndodhen në tre hyrjet kryesore të qytetit: atë jugore, veriore dhe verilindore. Hyrja jugore, në veçanti, shënon aksidente të rënda dhe fatale përgjatë rrugëve “Mbreti Agron” dhe “e Pazarit”, si dhe në veri, në lagjen Bahçallek

Figura 5.6: Harta e aksidenteve rrugore në zonën urbane të Shkodrës, 2018–2023



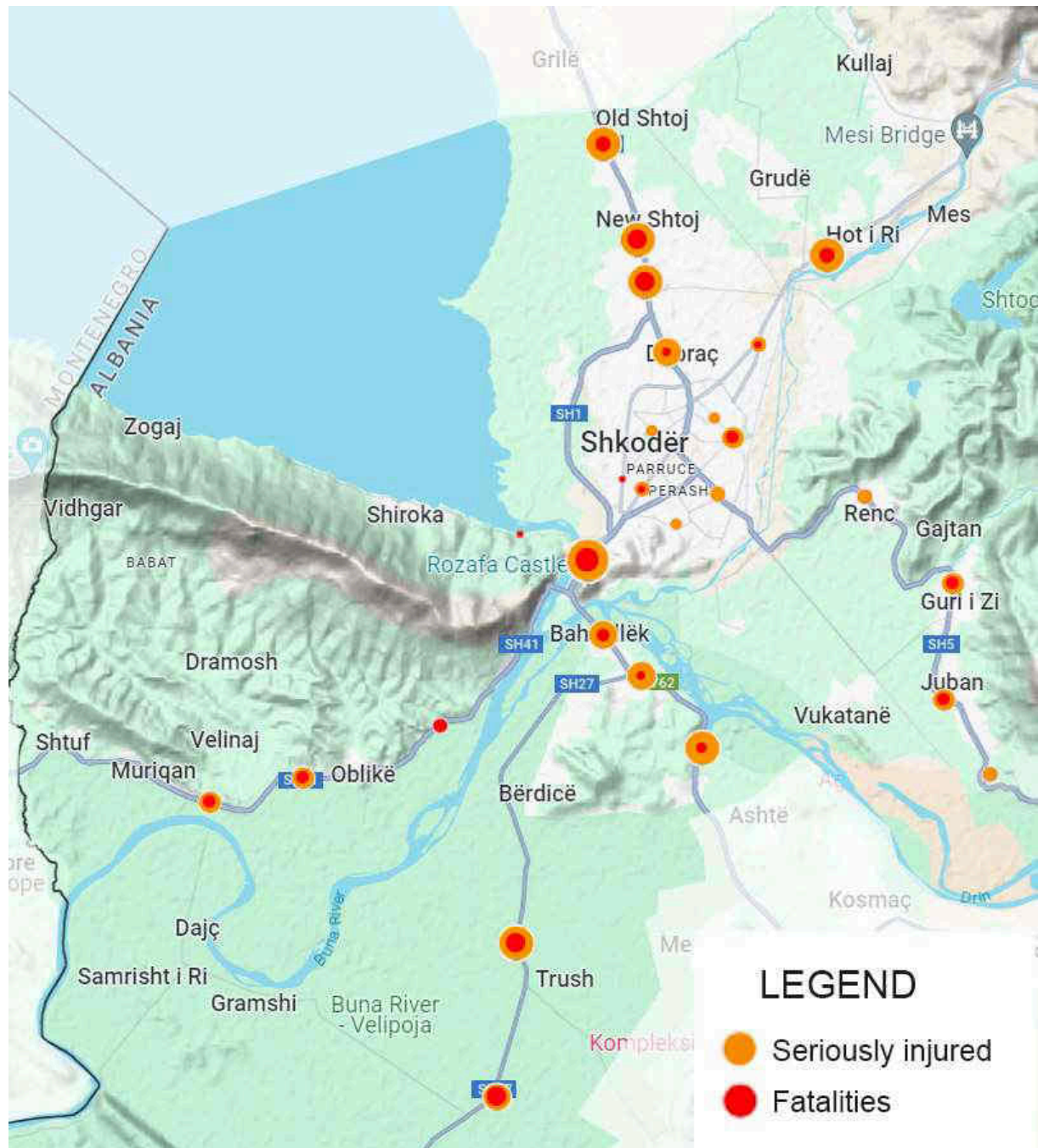
Zonat me rrezik të lartë për aksidente jashtë zonës urbane mbeten rrugët kombëtare. Në përgjithësi, përmirësimet në infrastrukturën e rrugëve kombëtare nuk kanë sjellë një ulje të aksidenteve, për dy arsye kryesore:

- zgjerimi i rrugëve dhe korsive nxit rritjen e shpejtësisë së lëvizjes;
- zgjerimi i rrugës nuk shoqërohet me përmirësim të kryqëzimeve dhe nyjeve rrugore.

Shumë rrugë kombëtare në Shqipëri janë urbanizuar me ritme të shpejta. Në një vend me infrastrukturë të degraduar, ndërtimi përgjatë rrugëve ka nënkuptuar afërsi me shërbimet dhe ka përfaqësuar një mundësi të mirë për të zhvilluar biznese dhe për të fituar dukshmëri. Ky fenomen ka shoqëruar zhvillimin e territorit shqiptar gjatë dekadave të fundit.

Rruga kombëtare Shkodër–Koplik, kryqëzimet e Shtojt të Vjetër, Shtojt të Ri dhe Golemit janë shembuj të rrugëve kombëtare të urbanizuara, me kryqëzime të rrezikshme dhe ku sinjalistika rrugore nuk respektohet, duke rezultuar në një numër të lartë aksidentesh me pasoja fatale ose plagosje të rënda.

Figura 5.7: Lokalizimi i njollave të zeza në nivel bashkie

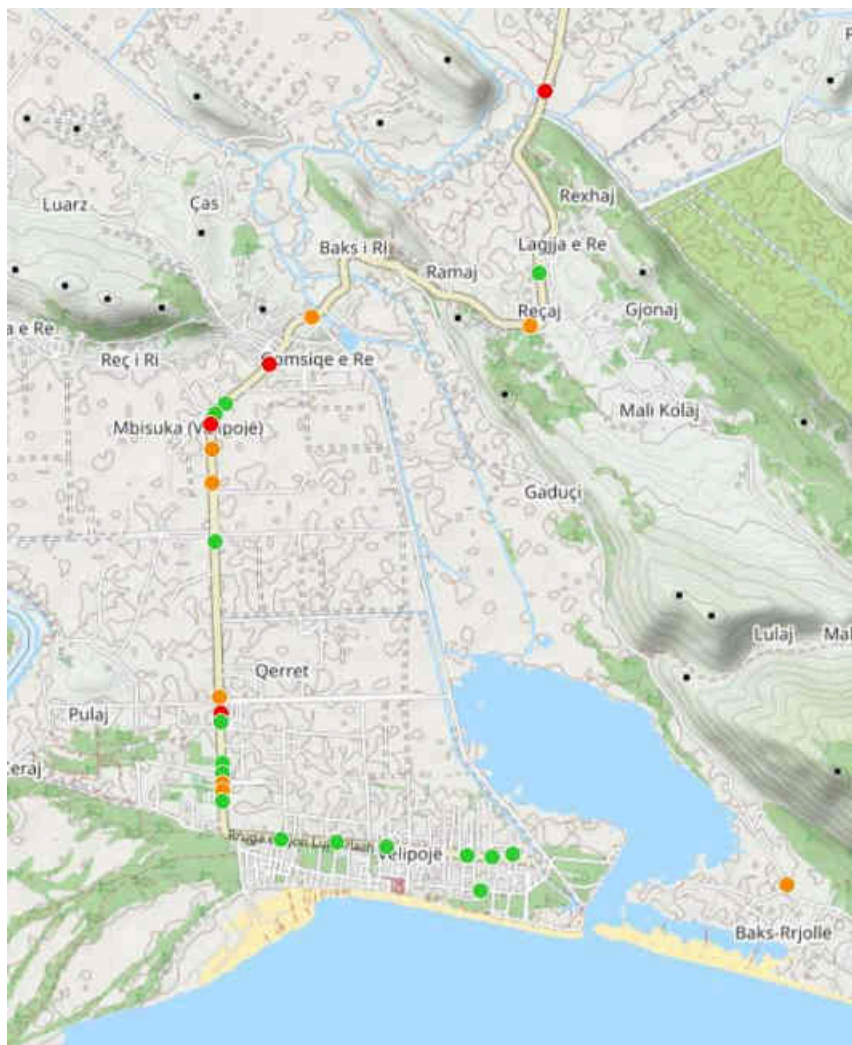


Rruga kombëtare drejt Tiranës, pas Bahçallekut, përfshin dy pika kryesore me rrezik të lartë: kthesa e Bërdicës (kryqëzimi me rrugën për në Velipojë) dhe kthesa e Beltojes. Mungesa e respektimit të sinjalistikës vertikale dhe horizontale, vendndodhja e kthesave menjëherë pas një segmenti të gjatë të drejtë, si dhe kushtet atmosferike me shi apo mot të ftohtë, krijojnë kushte për aksidente të rrezikshme.

Zonat me rrezik përgjatë rrugës për në Velipojë ndodhen kryesisht në kthesat e papritura që pasojnë segmente të gjata të drejta. Kthesat e hyrjes dhe daljes në Trush, kthesa e Mbisukës, pranë Gomsiqes, dhe kthesa e

fundit në Pulaj, pak para hyrjes në plazhin e Velipojës, mbeten pika kritike, ku automjetet dhe motorët humbin kontrollin, përplasen me njëri-tjetrin ose lëndojnë këmbësorët. Sinjalistika vertikale dhe horizontale është e pranishme dhe e dukshme, por nuk rezultojnë të mjaftueshme për të shmangur aksidentet me pasoja fatale.

Figura 5.8: Harta e aksidenteve rrugore nga viti 2018 deri në 2023 në Njësinë Administrative të Velipojës



Rrugët e tjera rajonale, si ato që lidhin Shkodrën me Postribën, Gurin e Zi dhe Anën e Malit, fatkeqësisht kanë gjithashtu pika të rrezikshme për aksidente. Edhe pse me më pak viktima, aksidentet në këto rrugë mbeten shumë serioze kur merren në konsideratë në raport me përmasat e trafikut.

5.3 Cilësia e ajrit dhe emetimet e gazeve serrë (GHG)

Përmes një iniciative të financuar nga Agjencia Suedeze për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ndërkombëtar me fonde nga Qeveria Suedeze, dhe të zbatuar nga Co-PLAN, Instituti për Zhvillimin e Habitatit, në bashkëpunim me VIS Albania, COSV – Cooperazione per lo Sviluppo dhe CISP – Sviluppo dei Popoli, u përgatit një raport mbi cilësinë e ajrit urban për vitin 2023 në pesë qytete të Shqipërisë¹³. Projekti **“Ajër i pastër, jetë e shëndetshme”** është një bashkëpunim i Milieukontakt Albania me qendrën EPER, organizatën Together for Life dhe GO2, në kuadër të nismës “Green-AL”.

¹³ <https://milieukontakt.org/wp-content/uploads/2023/07/Raport-mbi-cilesine-e-ajrit-urban-2.pdf>

Monitorimi i cilësisë së ajrit për 4 parametra është zhvilluar në 200 stacione, të shpërndara në distanca relativisht të barabarta, me përqendrim më të madh në zonën qendrore të qytetit të Shkodrës, duke mbuluar gjithashtu edhe zonën hyrëse të qytetit në lagjen Bahçalek, si dhe zonat e Shirokës dhe Zogajt, pranë liqenit të Shkodrës.

Zona urbane e Bashkisë Shkodër nuk përfshihet ndër qytetet më të ndotura në nivel kombëtar. Megjithatë, gjatë monitorimit të tetorit 2022, nivelet e cilësisë së ajrit në dy stacione të përhershme, një në bulevardin “Skënderbeu” (pranë qendrës) dhe tjetri në rrugën “Vëllezërit Frashëri” (unaza perëndimore) si dhe raportet e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit (me monitorim të pjesshëm), treguan një tendencë të herëpashershme për tejkalimin e standardeve kombëtare dhe atyre evropiane.

Gjithashtu, përmes të njëjtit projekt (Green AL), është vënë në dispozicion një faqe interneti interaktive në: <https://greenlungs.al> ku pasqyrohen në kohë reale të dhënat e monitorimit për parametrat e cilësisë së ajrit dhe zhurmës. Të dhënat e futura ndahen në dy periudha kohore: 2018–2021 dhe 2022–2023.

Parametrat e monitoruar të cilësisë së ajrit përfshijnë: PM_{2.5} (mg/m³), PM₁₀ (mg/m³), CO₂ (ppm), CO (mg/m³), SO₂ (mg/m³), NO₂ (mg/m³), VOC (mg/m³) dhe O₃ (mg/m³). Standardet e pranueshme sipas Bashkimit Evropian, OBSH-së dhe legjislacionit kombëtar jepen si pikë referimi. Të dhënat e monitoruara në faqe mbledhen nga vullnetarë të angazhuar në projekt dhe nga shumë stacione monitorimi.

Transporti rrugor është ndër shkaqet kryesore të ndotjes së ajrit në qytetin e Shkodrës. Kjo ndotje buron kryesisht nga dendësia e trafikut dhe menaxhimi i dobët i tij, cilësia e ulët e karburantit, mosha e mjeteve, si dhe nga djegia e mbetjeve urbane dhe sipërfaqja e kufizuar e hapësirave të gjelbra (më pak se 1 m² për banor).

Megjithatë, nëse krahasohen të dhënat për cilësinë e ajrit nga periudha e parë (2018–2021) me vlerat e periudhës së dytë (2022–2023), vërehet një përmirësim në të gjithë parametrat e matur.

Të dhënat zyrtare të monitorimit kombëtar janë të pamjaftueshme, sipas Paketës së Zgjerimit të Komisionit Evropian – Raporti për Shqipërinë 2024¹⁴, pasi sistemi i monitorimit të ajrit përfshin vetëm shtatë stacione automatike në të gjithë vendin, të cilat janë jashtë funksionit për shkak të mungesës së fondeve për mirëmbajtjen e tyre.

5.3.1 Dioksidi i karbonit, CO₂

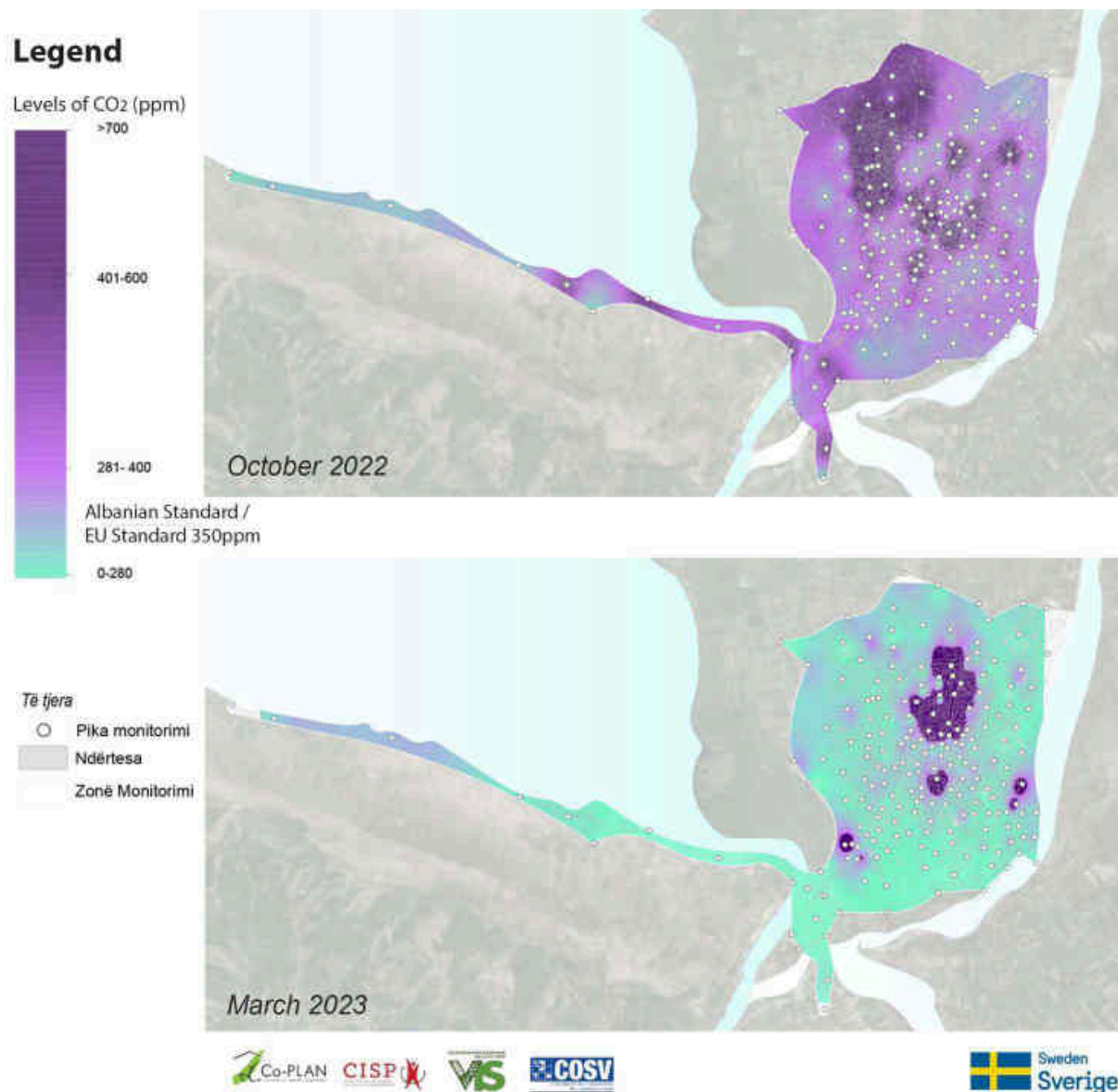
Gjatë tetorit 2022, në 177 stacione (88.7%) u tejkalua standardi i BE-së/Shqipërisë, megjithëse shumica e matjeve qëndrojnë në intervalin 350–500 ppm, me përjashtim të 12 stacioneve. Vlerat më të ulëta janë regjistruar në lagjen Zogaj dhe në qytet, në zonat pranë kodrës së Kalasë dhe përgjatë rrugës “Lëvizja e Postribës”. Ndërkohë, vlera alarmante janë regjistruar në kryqëzimin e sheshit “Demokracia”, në bulevardin “Skënderbeu”, si dhe në pjesën veriperëndimore të unazës dhe bulevardin “Bujar Bishanaku”.

Gjatë periudhës shkurt–mars 2023, nivelet e dioksidit të karbonit (CO₂) rezultuan të jenë ndryshe, me përqendrim më të ulët në përgjithësi, por me vlera më të larta në qendër të qytetit, nga sheshi “Demokracia” deri te sheshi “Rus i Madh”, ku u regjistrua edhe vlera më e lartë prej 1,754 ppm. Nivele të larta të CO₂ u regjistruan gjithashtu në rrugën “Don Bosko” dhe pranë rrugës “Faik Konica”.

Niveli mesatar i ndotjes për muajt tetor 2022 dhe mars 2023 ishte 405 ppm, duke tejkaluar standardet e Bashkimit Evropian dhe të Shqipërisë.

¹⁴ https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/albania-report-2024_en p.85

Figura 5.9: Prania e CO₂ në Shkodër

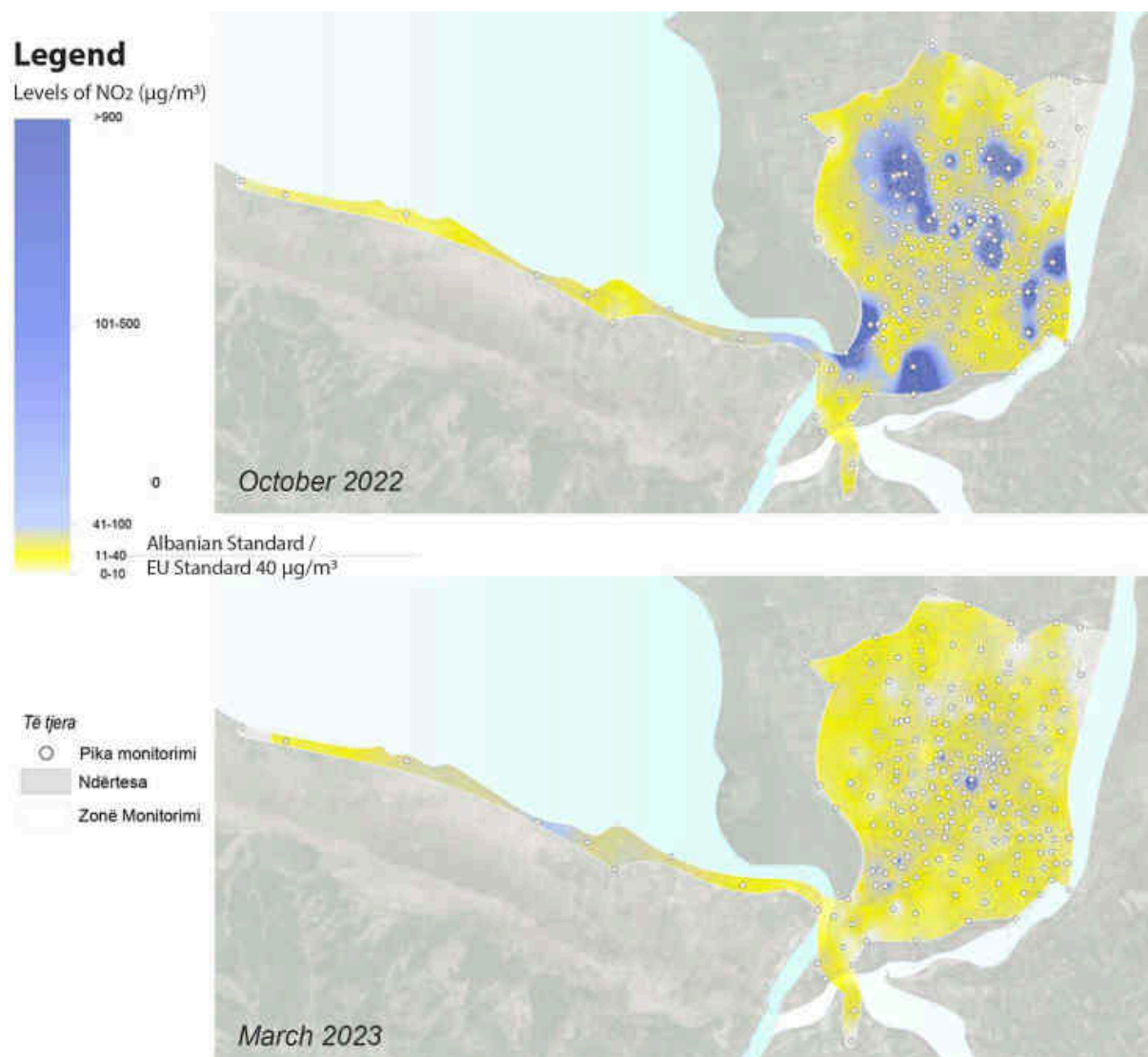


Burimi: Greenlungs.al

5.3.2 Dioksidi i Azotit, NO₂

In October 2022, NO₂ në qytetin e Shkodrës rezultoi me një vlerë mesatare prej 52.20 mg/m³, ndërkohë që standardi kombëtar dhe evropian është 40.00 mg/m³. Megjithatë, 12% e sipërfaqes së mbuluar nga stacionet e monitorimit e tejkaloi këtë vlerë, kryesisht në bulevardin “Skënderbeu”, në kryqëzimin me rrugët “Edit Durtham”, “Marin Beçikemi”, “Gjuhadoi”, “Ibrahim Rugova”, bulevardin “Bujar Bishanaku”, si dhe në zonën pranë stadiumit “Loro Boriçi”, ndërmjet rrugëve “Çekaj” dhe “Evlija Çelebiu”. Stacione të tjera me vlera të larta të NO₂, megjithëse që nuk mbulojnë zona të gjera, ndodheshin në rrugët “Ajasmës”, “e Terzive” dhe “Pogej”. Pjesa tjetër e territorit ishte brenda kufijve të standardit, ndërsa zonat përgjatë rrugëve “Lëvizja e Postribës”, “Gjovalin Gjadri”, “Marie Shllaku”, “Pjetër Spani” dhe “Filip Parruca” shënuan vlera të ulëta, rreth 0–3.00 mg/m³. Vlera më e ulët, 0 mg/m³, u regjistrua në 24 stacione.

Figura 5.10: Përqendrimi i NO₂ në Shkodër



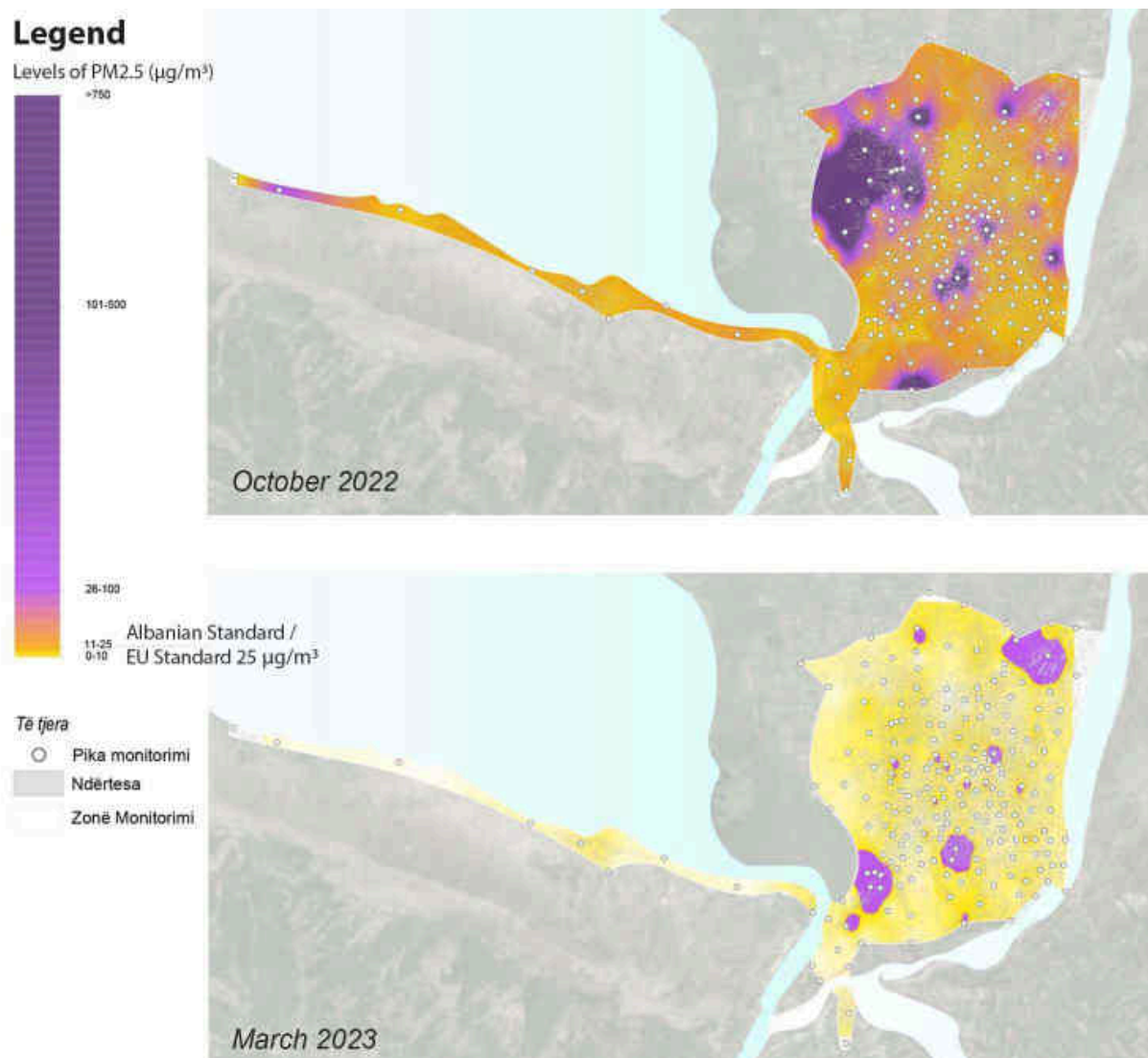
Burimi: Greenlungs.al

Në mars 2023, NO₂ paraqitet me një rreze shumë më të ngushtë të zonave me vlera të larta krahasuar me periudhën e monitorimit në tetor 2022, siç mund të shihet qartë në hartat më sipër. Ndër stacionet me vlera dukshëm më të larta se mesatarja e përgjithshme ishin ato në kryqëzimin e bulevardit “Skënderbeu” me rrugën “Wilson”, si dhe në kryqëzimin me rrugën “Marin Beçikemi”, ku u regjistrua edhe vlera më e lartë prej 168.00 mg/m³. Vlera mesatare e NO₂ për këtë periudhë ishte brenda normës, në 39.00 mg/m³.

5.3.3 Grimcat, PM_{2.5}

Në tetor 2022, grimcat PM_{2.5}, të shkaktuara nga emetimet e djegies së benzinës, naftës apo drurit, rezultuan me një vlerë mesatare prej 28.40 µg/m³, e cila tejkalon lehtë standardet shqiptare dhe evropiane prej 25.00 µg/m³. Vlera shqetësuese mbi standardin u regjistruan në zonën që përfshin rrugët “Jul Veriboba”, “Hotnej”, “Ibrahim Rugova” (unaza perëndimore), “Bujar Bishanaku” deri te “Djepaxhijej”, si dhe një fragment të bypass-it që përfshihet në këtë zonë. Një tjetër pikë ku u regjistruan vlera të tejkaluara ishte sheshi “Perash” dhe zona përreth tij, ku u shënuar edhe vlera maksimale prej 555.00 µg/m³.

Figura 5.11: Përqendrimi i PM2.5 në Shkodër



Burimi: Greenlungs.al

Vlera brenda niveleve të pranueshme u regjistruan në lagjet Bahçallek, Shirokë dhe Zogaj, si dhe pranë lumit Buna dhe Kalasë së Rozafës. Po ashtu, disa zona afër qendrës së qytetit, si rrugët “Tepe”, “Besnik Çeka”, “Gjon Buzuku”, “Tafilicëve” dhe “Fahri Ramadani”, rezultuan me ndotje të ulët dhe brenda standardeve të lejuara.

Në mars 2023, vlerat mbi standardet për parametrin e grimcave PM2.5 u regjistruan vetëm në 23 stacione monitorimi, të cilat janë të shpërndara si një bërthamë përgjatë zonës urbane. Në rrugën “Zija Shkodra” u regjistrua edhe vlera më e lartë, $174.00 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ndërsa vlera të tjera të larta u shënuan në kryqëzimin e rrugës kombëtare E762, bypass-it dhe rrugës “Et’hem Osmani”, si dhe në zonën midis rrugës “Lëvizja e Postribës” dhe Golemit. Ndërkohë, në hartë shfaqen edhe disa pika me ndotje më të ulët, si rrugët “Kardinal Mikel Koliqi”, sheshi “Nënë Tereza” dhe sheshi “Demokracia”.

Vlera mesatare e grimcave të pluhurit PM2.5 ishte mjaft e ulët krahasuar me standardet, në nivelin $16.60 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

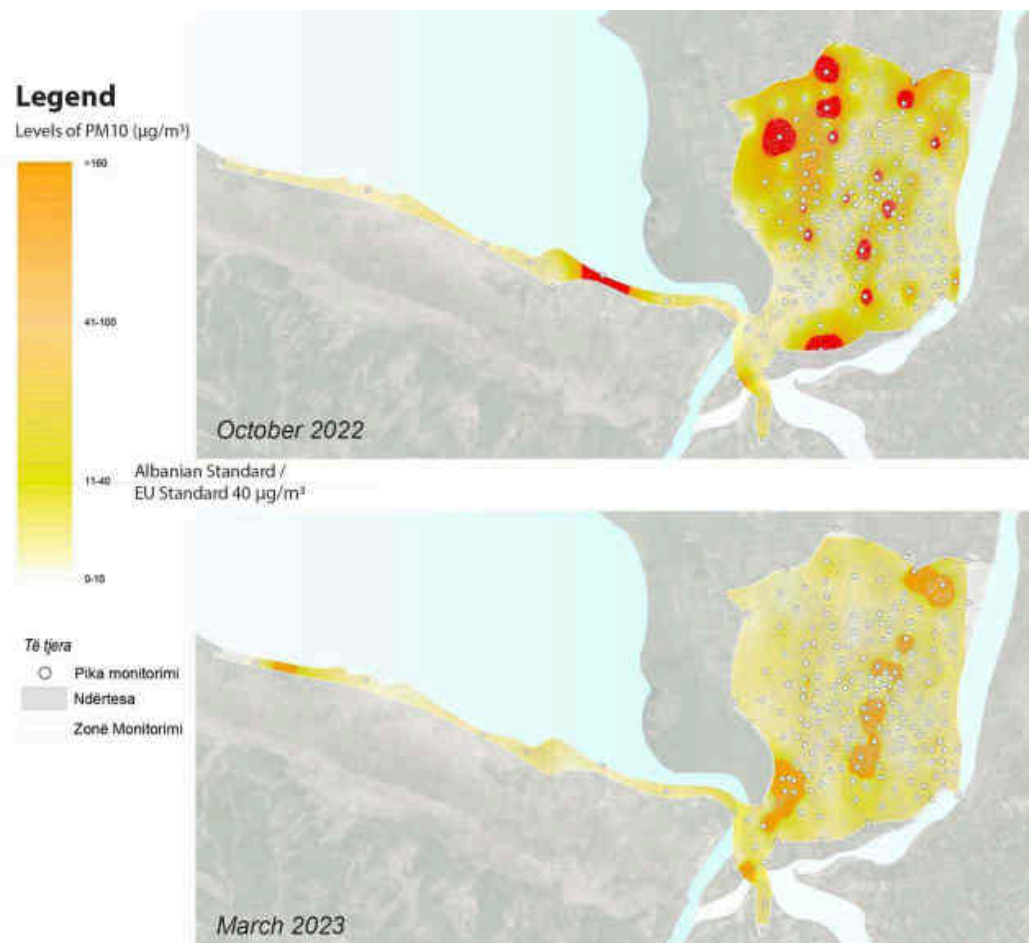
5.3.4 Grimcat, PM₁₀

Në tetor 2022, grimcat PM10 u shfaqën me vlera shumë të larta në rrugën “Saçej”, sheshin “Perash”, rrugën “Kërpallej”, rrugën “Jeronim de Rada”, në Shirokë etj., duke arritur vlerën maksimale në rrugën “At Gjergj Fishta”

me $510.00 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Harta tregon zona ku përqendrimi i grimcave të pluhurit ishte nën standardin e lejuar, siç janë lagjja Bahçallek, bulevardi “Zogu I”, rrugët “Osja e Faltore”, “Draçin” dhe “Terzive”. Një tjetër zonë me vlera të ulëta PM₁₀ përfshinte pothuajse të gjithë unazën lindore të qytetit. Vlera më e ulët u regjistrua në bypass dhe në rrugën “Terzive”, me vetëm $5.00 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Vlera mesatare për të gjithë qytetin ishte $33.90 \mu\text{g}/\text{m}^3$, në kufirin e sipërm të standardeve kombëtare dhe europiane.

Figura 5.12: Përqendrimi i PM₁₀ në Shkodër



Burimi: Greenlungs.al

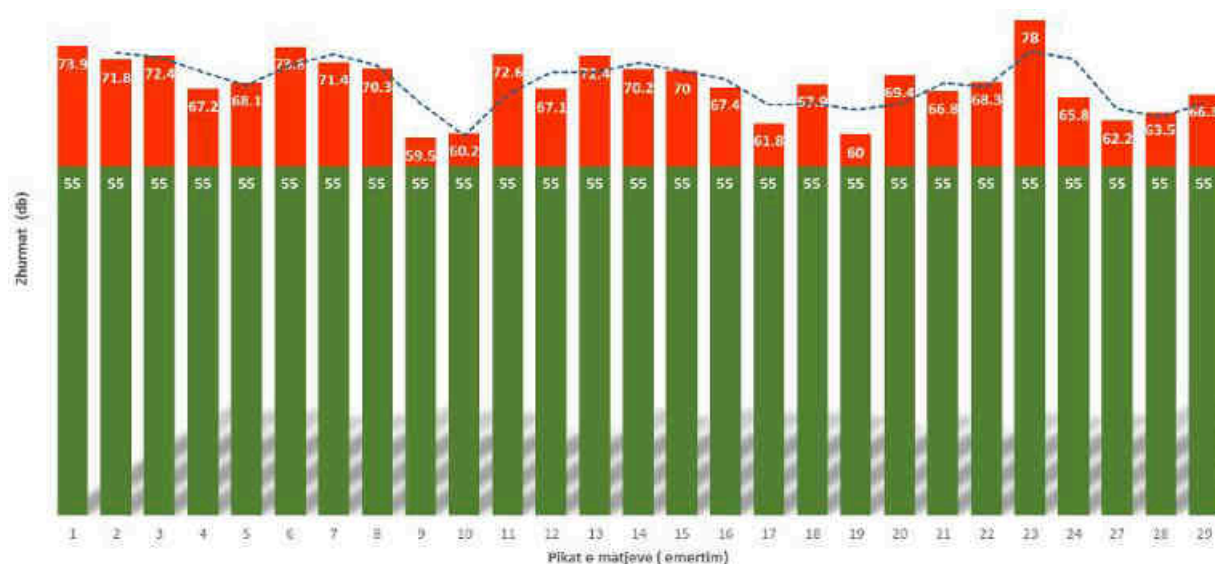
Gjatë muajit mars 2023, vlerat ishin më pak alarmante, por megjithatë 15 stacione monitorimi vazhdonin të shënonin nivele mbi standardin ($40.00 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Vlera mesatare gjatë periudhës shkurt–mars 2023 ishte $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

5.4 Zhurma

Plani Lokal i Veprimit për Zhurmën i vitit 2018 për Bashkinë Shkodër publikoi harta që paraqesin ndotjen akustike në qendrën e qytetit dhe përgjatë unazës.

Matjet janë kryer gjatë orarit më të ngarkuar të trafikut gjatë ditës (në mesditë), në 30 stacione alternative, duke përfshirë akset kryesore, kryqëzime, zona rezidenciale, shkolla, spitale, institucione publike etj.

Figura 5.13: Të dhëna grafike nga pikët e matjes – zhurma

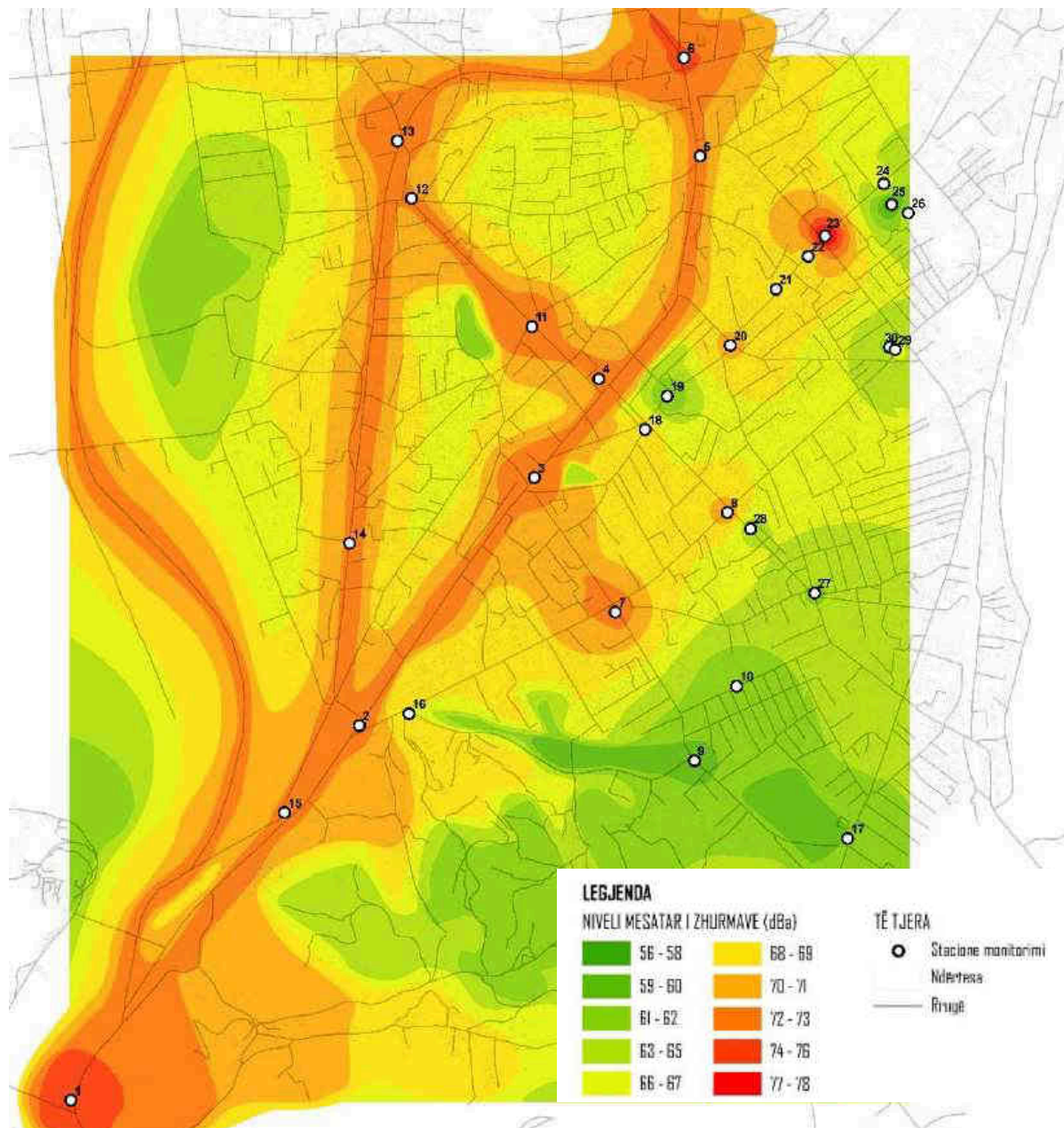


Burimi: Bashkia Shkodër

Siç shihet më sipër, të gjitha stacionet regjistruan nivele zhurme mbi standardet shqiptare dhe ato të BE-së prej 55 dB. Disa kryqëzime i tejkaluan këto nivele me më shumë se 20 dB. Sipas planit të veprimit, kjo lidhet ngushtë me transportin dhe lëvizshmërinë. Trafiku i rënduar dhe kaotik, mjetet e vjetra dhe përdorimi i pakontrolluar i borive përbëjnë burimet kryesore të ndotjes akustike.

Kjo ndotje mund të ketë pasoja serioze për shëndetin e popullatës, veçanërisht nëse ekspozimi ndodh për periudha të gjata kohore.

Figura 5.14: Hartë e shpërndarjes së zhurmës në qytet



Burimi: Bashkia Shkodër

Sipas të dhënave të publikuara në faqen [greenlungs.al](https://www.greenlungs.al), të përmendura në seksionin e mësipërm, në qytetin e Shkodrës, në rreth 75% të stacioneve të monitorimit, rezultatet e nivelit të zhurmës janë mbi standardin e pranueshëm¹⁵.

¹⁵ <https://www.greenlungs.al/noise.php?=%20al>

5.5 Ndikimi vizual dhe ndikimet e tjera të transportit mbi mjedisin natyror

Lloji mbizotërues i ekosistemeve natyrore në zonën e PLQU-së përbëhet nga vegjetacion shkurresh me gjethe të forta (sclerophyllous). Në rastin e zonave me shkurre, këto përbëhen nga specie tipike sclerophyllous, si *Juniperus oxycedrus*, si dhe specie të shkurreve të dendura si *Buxus* spp., *Ostrya carpinifolia*, si dhe lloje të lisit gjithnjë të gjelbër (*Quercus* *uber/ilex/rotundifolia*) apo pisha.

Kategoritë e tjera të përdorimit të tokës që hasen shpesh përfshijnë livadhet natyrore, kullotat, tokat e zëna kryesisht nga bujqësia, zonat e ndërmjetme pyje/shkurre, tokat e ujitura në mënyrë të përhershme dhe ligatinat e brendshme.

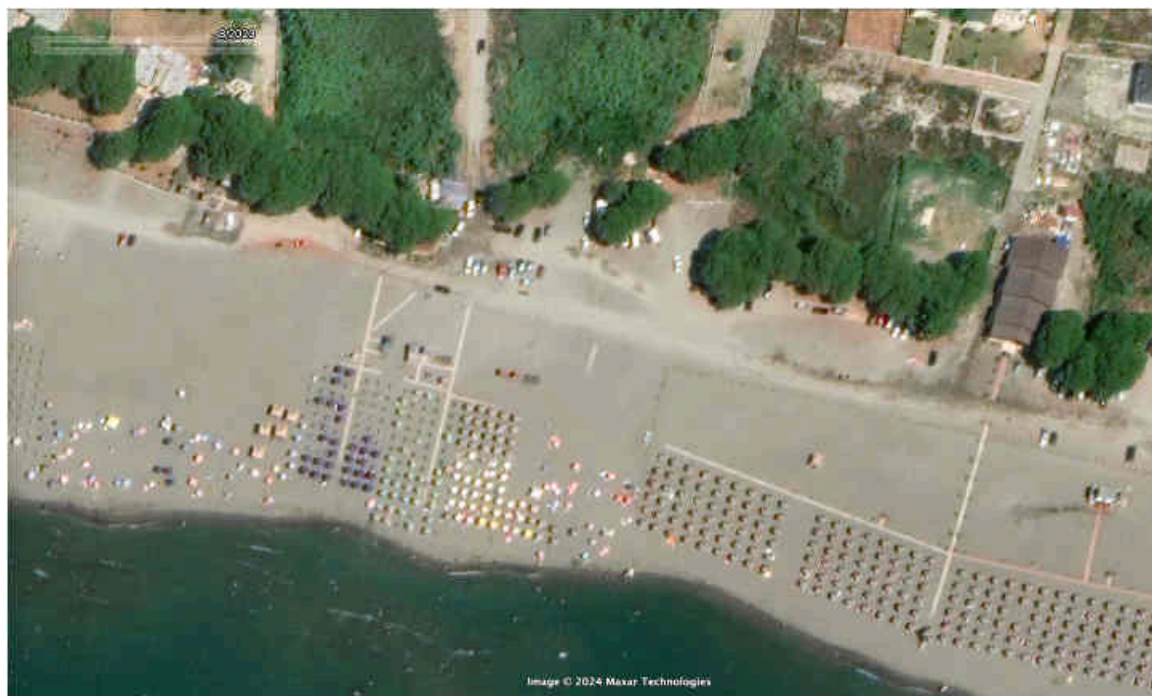
Zhvillimet urbane aktuale, të cilat janë të çrregullta dhe të paorganizuara, ndërhyjnë në ekosistemet natyrore të zonës. Sa i përket ndikimeve të lidhura me transportin, sjelljet e parregullta në përdorimin e automjeteve, mungesa e rrethimeve dhe mungesa e mbrojtjes së ekosistemit natyror, veçanërisht përgjatë vijës bregdetare në Velipojë, janë faktorët më të rëndësishëm që ndikojnë në shfrytëzimin intensiv të tokave natyrore nga qarkullimi rrugor, siç tregohet edhe në imazhet më poshtë.

Figura 5.15: Imazh satelitor i hapësirave të parkimit në plazhin e Velipojës, Plazhi Ada



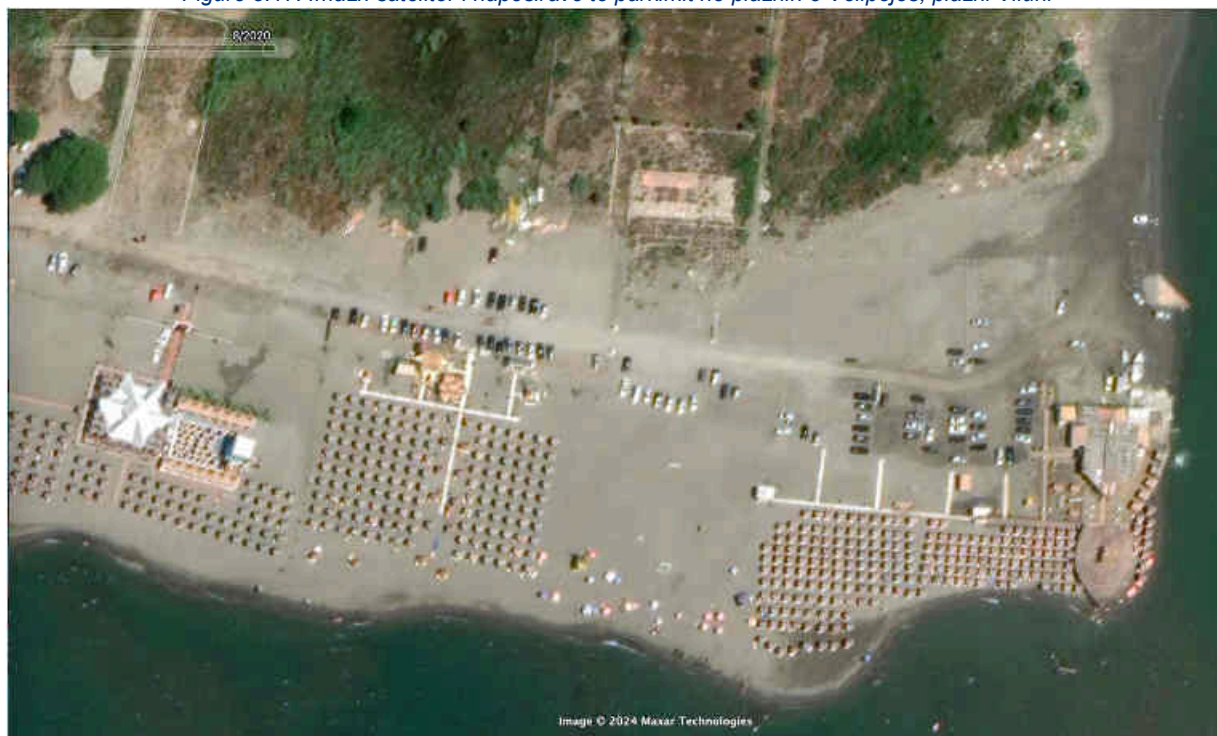
Burimi: Google Earth, Gusht. 2020

Figure 5.16: Imazh satelitor i hapësirave të parkimit në plazhin e Velipojës, pranë plazhit Vilun.



Burimi: Google Earth, Gusht. 2020

Figure 5.17: Imazh satelitor i hapësirave të parkimit në plazhin e Velipojës, plazhi Viluni



Burimi: Google Earth, Gusht. 2020

5.6 Analizë sociale

Ky seksion fokusohet në aspekte sociale në lidhje me transportin dhe lëvizshmërinë urbane, në veçanti në elementët që lidhen me gjininë, aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara, si dhe për grupet e cënueshme dhe të marginalizuara në përgjithësi.

5.6.1 Gratë

Popullsia totale e regjistruar në Shkodër në vitin 2023 ishte 213,217 banorë, që përfaqëson 6.8% të popullsisë totale të vendit (INSTAT, janar 2023). Sipas të dhënave të regjistrimit të popullsisë 2023 (INSTAT 2024), rreth një e treta e popullsisë shqiptare banon në Tiranë (31.6%), ndërsa përqindja më e ulët regjistrohet në Gjirokastrë me 2.5%. Ndryshe nga shumica e bashkive të tjera në Shqipëri, në Shkodër popullsia femërore është më e madhe se ajo mashkullore, përkatësisht 51.1% femra dhe 48.9% meshkuj (EU-SILC 2020).

Në përgjithësi, Shqipëria ka një kuadër të qëndrueshëm ligjor për të promovuar, zbatuar dhe monitoruar barazinë dhe mos-diskriminimin mbi bazën e gjinisë. Baza Globale e të Dhënave për Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) e UN Women (Gratë në OKB) i jep Shqipërisë një vlerësim prej 90.9% për kuadrin ligjor të përgjithshëm mbi Barazinë Gjinore dhe Fuqizimin e Grave.

Dallimet në tregun e punës dhe jetën shoqërore, si normat e punësimit, informaliteti, puna me kohë të pjesshme, të ardhurat, puna e përkujdesjes, ngacmimi në hapësirat publike dhe vendin e punës, siguria, etj., ndikojnë në modelet e lëvizjes së grave, të cilat janë të ndryshme nga ato të burrave. Në rutinën e tyre të përditshme, gratë, si kujdestaret kryesore në familje, përdorin mjetet e transportit për qëllime të ndryshme nga burrat. Shumë gra hasin vështirësi në aksesimin e mundësive thelbësore si punësimi, arsimi, dyqanet apo kontakti me miqtë; rrjedhimisht, mungesa e shërbimeve të përshtatshme të transportit mund të çojë në përjashtim shoqëror dhe të thellojë më tej hendekun gjinor mes grave dhe burrave. Anketa e sjelljes e realizuar në kuadër të PLQU-së (Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane) konfirmon se në Shkodër gratë përdorin transportin publik më shumë sesa burrat.

Ekzistojnë sfida dhe çështje që duhet të kapërcehen për të reduktuar pabarazitë në akses dhe mundësi lëvizjeje midis gjinive. Trajtimi i duhur i këtyre sfidave luan një rol kyç në fuqizimin e grave, ofrimin e aksesit në mundësi dhe në pavarësi, edhe në kontekstin gjeografik të Shkodrës. Si pjesë e një tradite të konsoliduar, gratë në këtë prefekturë përdorin biçikletën si mjetin kryesor të transportit, çka përbën një dallim të rëndësishëm në krahasim me zonat e tjera të Shqipërisë.

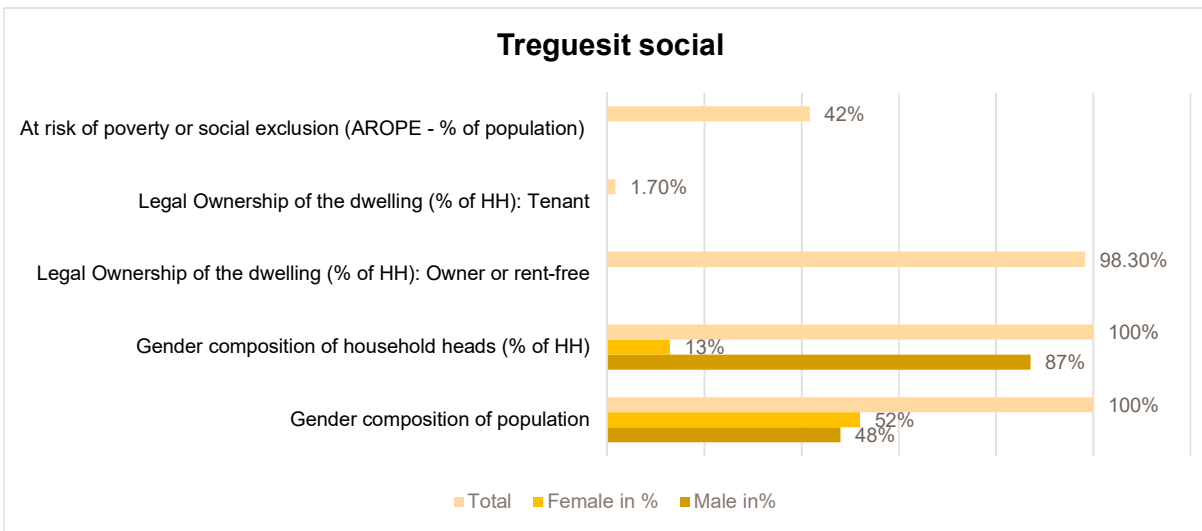
Modelet e ndryshme të lëvizjes midis burrave dhe grave vërehen gjithashtu edhe në numrin e lejeve të drejtimit të dhëna për të dy gjinitë. Në Prefekturën e Shkodrës, numri i grave që dretojnë automjete është në rritje nga viti në vit. Gjatë periudhës 2019–2021 është shënuar një rritje progresive në numrin e lejeve të drejtimit të lëshuara për gratë drejtues automjetesh. Të dhënat e INSTAT tregojnë se 40% e totalit të lejeve të drejtimit të lëshuara në vitin 2021 i përkisnin grave (INSTAT 2023).

Sa i përket grave në biznes, numri i grave që dretojnë ose zotërojnë një biznes është rritur gjatë dekadës së fundit në Shqipëri. Në vitin 2022, përqindja e grave që zotëronin ose menaxhonin një biznes ishte 31.2% (INSTAT 2023). Në bashkinë e Shkodrës, 29% e ndërmarrjeve aktive zotërohen ose administrohen nga gra. Shumica dërrmuese e këtyre ndërmarrjeve në Prefekturën e Shkodrës operojnë kryesisht në fushën e prodhimit të shërbimeve (30.1%), ndërsa vetëm 15.8% janë të përqendruara në prodhimin e mallrave (INSTAT 2023). Gratë në zonat rurale punojnë kryesisht në punishte artizanale që prodhojnë mallra artizanale, në punë shtëpiake dhe në sektorin e bujqësisë. Në krahasim me treguesin kombëtar gjinor për pronësinë e ndërmarrjeve, rezulton se norma e Shkodrës është 2.2% më e ulët se mesatarja kombëtare. Kjo tregon se ndikimi i grave në botën e biznesit mbetet ende i kufizuar, duke theksuar më tej pabarazitë sociale dhe duke zgjeruar hendekun gjinor mes burrave dhe grave. Për më tepër, duke qenë se gratë gëzojnë më pak pavarësi financiare, ekziston ende një mospërputhje e konsiderueshme në mundësitë që u ofrohen gjinive të ndryshme, duke nënvizuar një çështje të vazhdueshme që kërkon trajtim të kujdesshëm.

Grafiku më poshtë paraqet tendencat e disa treguesve socialë që ofrojnë një panoramë të shpërndarjes gjinore në popullatën e përgjithshme dhe midis kryefamiljarëve, si dhe normat e pronësisë së banesave kundrejt qirasë dhe përqindjen e popullsisë në rrezik varfërie ose përjashtimi social. Vlen të theksohet se, ndonëse shpërndarja

gjinore në popullatën e përgjithshme është relativisht e balancuar, ekziston një pabarazi e dukshme në përbërjen gjinore të kryefamiljarëve, me një përqindje dukshëm më të lartë të burrave në këtë rol. Gjithashtu, përqindja e lartë e familjeve që zotërojnë banesën e tyre ose që jetojnë pa paguar qira mund të jetë tregues i faktorëve ekonomikë ose normave kulturore që lidhen me pronësinë e pasurisë në këtë popullatë. Fakti që mbi 40% e popullsisë ndodhet në rrezik varfërie ose përjashtimi social tregon për sfida të mëdha sociale që kërkojnë vëmendje të veçantë.

Figure 5.18: Tendencat e treguesve socialë në Bashkinë Shkodër



5.6.2 Personat me aftësi të kufizuara

Në territorin e bashkisë janë të regjistruar 3,008 persona me aftësi të kufizuara, përfshirë të verbër dhe persona me paralizë të pjesshme apo të plotë (të dhëna nga gushti 2024), si dhe rreth 3,000 persona me invaliditet pune. Në shkollat e qytetit janë të regjistruar gjithashtu 175 fëmijë me aftësi të kufizuar. Në nivel kombëtar, shërbimet sociale të bashkive përballen shpesh me vështirësi për të përmbushur nevojat e qytetarëve, për shkak të burimeve të kufizuara financiare. Një pjesë e mirë e shërbimeve mbështetet në projekte të financuara nga donatorët apo organizatat joqeveritare.

Vështirësitë që përjetojnë personat me aftësi të kufizuar në lidhje me qarkullimin dhe lëvizshmërinë janë trajtuar më herët në këtë dokument. Në thelb, ato përfshijnë: mungesën ose gjendjen e rënduar të trotuareve, mungesën e vendkalimeve të sigurta, zënien e paligjshme të hapësirave publike për ecje, përdorimin e gabuar të vendeve të parkimit të rezervuara për këtë kategori, mungesën e sipërfaqeve ndihmëse me ndjeshmëri prekëse për orientim (tactile), si dhe qasjen e kufizuar në transportin publik. Përveç këtyre pengesave në lëvizje, ekzistojnë edhe kufizime të tjera në aksesin ndaj ndërtesave apo shërbimeve publike, si mungesa e rampave në vend të shkallëve apo mungesa e ashensorëve.

Është e rëndësishme të theksohet se përfaqësues të personave me aftësi të kufizuar kanë marrë pjesë aktivisht në punëtoritë e zhvilluara për PLQU-në dhe tema e aksesueshmërisë ka qenë vazhdimisht në qendër të diskutimeve me palët e përfshira.

5.6.3 Roma and Egyptian communities

Komunitetet Rome dhe Egjiptiane¹⁶ në Shqipëri janë të njohura si pakica etno-gjuhësore. Sipas Regjistrimit të Popullsisë 2023, në Shqipëri jetojnë 9,813 persona romë dhe 12,375 persona egjiptianë (INSTAT); megjithatë,

¹⁶ Në Shqipëri, komuniteti rom dhe komuniteti egjiptian janë dy pakicat më të mëdha kombëtare dhe dallohen në strategjitë dhe planet e veprimit kombëtar, p.sh. Plani Kombëtar i Veprimit për Barazinë, Përfshirjen dhe Pjesëmarrjen e Romëve dhe Egjiptianëve 2021-2025.

burime të tjera vlerësojnë se numri i përgjithshëm i romëve dhe egjiptianëve në vend mund të arrijë deri në 120,000 persona.

Komunitetet rome janë të shpërndara në të gjithë territorin e Shqipërisë; përqendrimet më të mëdha ndodhen në Shqipërinë qendrore dhe juglindore, në zona si Tirana, Durrësi, Elbasani, Fieri, Berati, Korça, Pogradeci, Bilishti, Gjirokastra, Delvina, Kruja, Shkodra, etj.

Komunitetet Rome dhe Egjiptiane kanë jetuar tradicionalisht në Bashkinë e Shkodrës. Sipas të dhënave zyrtare, këto komunitete përbëjnë 0.8% të popullsisë së regjistruar në total, brenda njësisë administrative Shkodër¹⁷, ku edhe janë të përqendruar shumica e tyre. Në të gjitha njësitë e tjera administrative të bashkisë nuk ka familje apo banorë të regjistruar zyrtarisht që i përkasin këtyre komuniteteve. Në total, popullsia rome vlerësohet të jetë rreth 423 banorë (81 familje), ndërsa popullsia egjiptiane përllogaritet në 1,189 banorë (269 familje). Sidoqoftë, sipas informacionit të siguruar nga Shoqata “Të Drejtat e Komunitetit Egjiptian”, popullsia egjiptiane në Bashkinë e Shkodrës vlerësohet të arrijë rreth 2,200 persona (460 familje).

Për shkak të stilit të tyre tradicionalisht nomad dhe të lëvizjeve të brendshme dhe migrimit, komuniteti rom përballet me probleme të vazhdueshme në regjistrimin e vendbanimit, si dhe në regjistrimin në gjendjen civile. Në afërsi të fshatit Shirokë (rreth 3 km larg), ndodhet një lagje e quajtur “Liria”, ku shumica e popullsisë i përket komunitetit rom. Në këtë lagje jetojnë rreth 170 familje në 63 shtëpi, me një popullsi totale prej afro 300–400 banorësh. Kjo është një lagje mjaft e vjetër, e krijuar rreth 80 vite më parë.

Si pasojë e varfërisë dhe përjashtimit social nga tregu formal i punës, komunitetet Rome dhe Egjiptiane punojnë kryesisht në tregun informal. Ata angazhohen më së shumti në veprimtari si mbledhja e skrapit, tregtia me rroba të përdorura, punë të rastësishme (ngarkim-shkarkim), ndërtim dhe lypje. Megjithatë, të ardhurat e siguruar nga këto veprimtari janë të pamjaftueshme dhe në rënie, duke shkaktuar pasiguri dhe stres për të ardhmen. Si rezultat, shumë romë dhe egjiptianë kërkojnë të emigrojnë jashtë vendit, kryesisht drejt Greqisë dhe Italisë.

¹⁷ <https://idmalbania.org/wp-content/uploads/2021/11/CDP-SHKODËR-1.pdf> Detailed data from the 2023 Census at municipality is not yet available.

6 Kuadri i planifikimit dhe programimit

Ky seksion përmban një përmbledhje të dy planeve strategjike ekzistuese:

Plani i Përgjithshëm Kombëtar Hapësinor – Shqipëria 2030 dhe Plani i Përgjithshëm Vendor i qytetit të Shkodrës

Shumë nga strategjitë dhe veprimet e propozuara në këto dokumente ndikojnë drejtpërdrejt ose tërthorazi në hartimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU).

6.1 Plani i Përgjithshëm Kombëtar Hapësinor – Shqipëria 2030

Plani i parë kombëtar hapësinor në nivel të Republikës së Shqipërisë, PPK – Shqipëria 2030, u miratua nga Këshilli i Ministrave më 14.12.2016, me Vendim nr. 881. Ky është dokumenti planifikues më i lartë për territorin shqiptar dhe duhet të merret në konsideratë në të gjitha proceset planifikuese të niveleve më të ulëta në hierarki.

PPK ka përcaktuar vizionin e mëposhtëm për Shqipërinë 2030:

“Shqipëria, një qendër e integruar në sistemin ekonomik dhe infrastrukturor evropian, me një ekonomi të larmishme dhe konkurruese brenda Ballkanit, një shtet që synon barazi në aksesin ndaj infrastrukturës, ekonomisë dhe dijës, duke siguruar mbrojtjen e trashëgimisë natyrore, historike dhe kulturore, me qëllimin për t’u kthyer në një destinacion autentik.”

Në hierarkinë e qendrave urbane të PPK-së, Shkodra klasifikohet si një Qendër Urbane Parësore. Si e tillë, ajo përfaqëson një qendër rajonale për Shqipërinë Veriperëndimore, një qytet-portë për vendin dhe rajonin dhe duhet të lidhet me infrastrukturën e rëndësishme kombëtare dhe rajonale. Velipoja është e klasifikuar si një qendër lokale e specializuar në turizëm.

Si qendër urbane parësore, Shkodra konsiderohet një njeje ndërkombëtare multimodale, qyteti i parë i madh i Shqipërisë që arrihet përmes transportit rrugor dhe hekurudhor nga të gjithë udhëtarët që vijnë nga Mali i Zi dhe më gjerë nga Ballkani Verior dhe Evropa.

Shkodra është një njeje e rëndësishme jo vetëm për transportin e përgjithshëm të njerëzve dhe mallrave, por edhe si kryqëzim i itinerareve turistike dhe natyrore me rëndësi kombëtare, të cilët duhet të merren në konsideratë në hartimin e Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU).

6.1.1 Projektet prioritare të infrastrukturës kombëtare

PPK-ja e përcakton si prioritet strategjik zbatimin dhe përfundimin e projekteve që lidhin Shqipërinë me Evropën.

- Transporti rrugor:
 - **Autostrada Adriatiko-Joniane:** Muriqan, Shkodër – Gjirokastrë – Kakavijë
 - **Autostrada Veri–Jug:** lidhja ndërmjet Malit të Zi dhe Greqisë, nga Hani i Hotit në Shkodër deri në Gjirokastrë përmes pikës kufitare të Kakavijës (gjatësi 405 km)
 - **Rruga panoramike bregdetare:** një rrugë turistike me ndikim të ulët mjedisor që lidh zonat bregdetare: Velipojë – Shëngjin, Shëngjin – Patok, Patok – Durrës, Durrës – Divjakë, Divjakë – Seman, Seman – Vlorë, Vlorë – Dhërmi, Dhërmi – Sarandë, Sarandë – Butrint
- Transporti hekurudhor:
 - Lidhja e **rrjetit hekurudhor** me pikat kufitare: me Malin e Zi, Maqedoninë e Veriut dhe Greqinë.

Figura 6.1: Harta e Transportit të Integruar – Shqipëria 2030, PPK

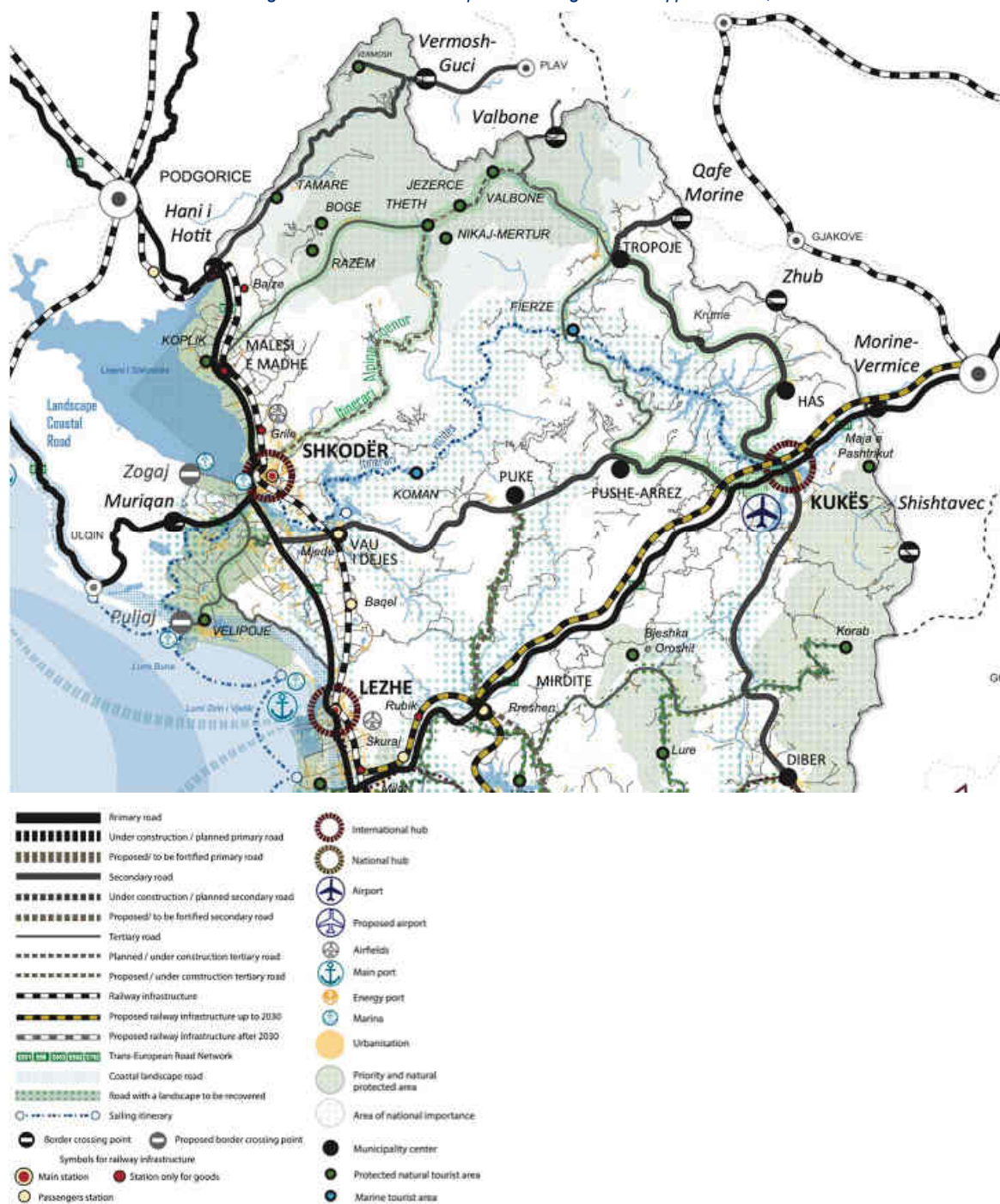


Figure 6.2: Akset kryesore të propozuara të infrastrukturës – PPK, 2030

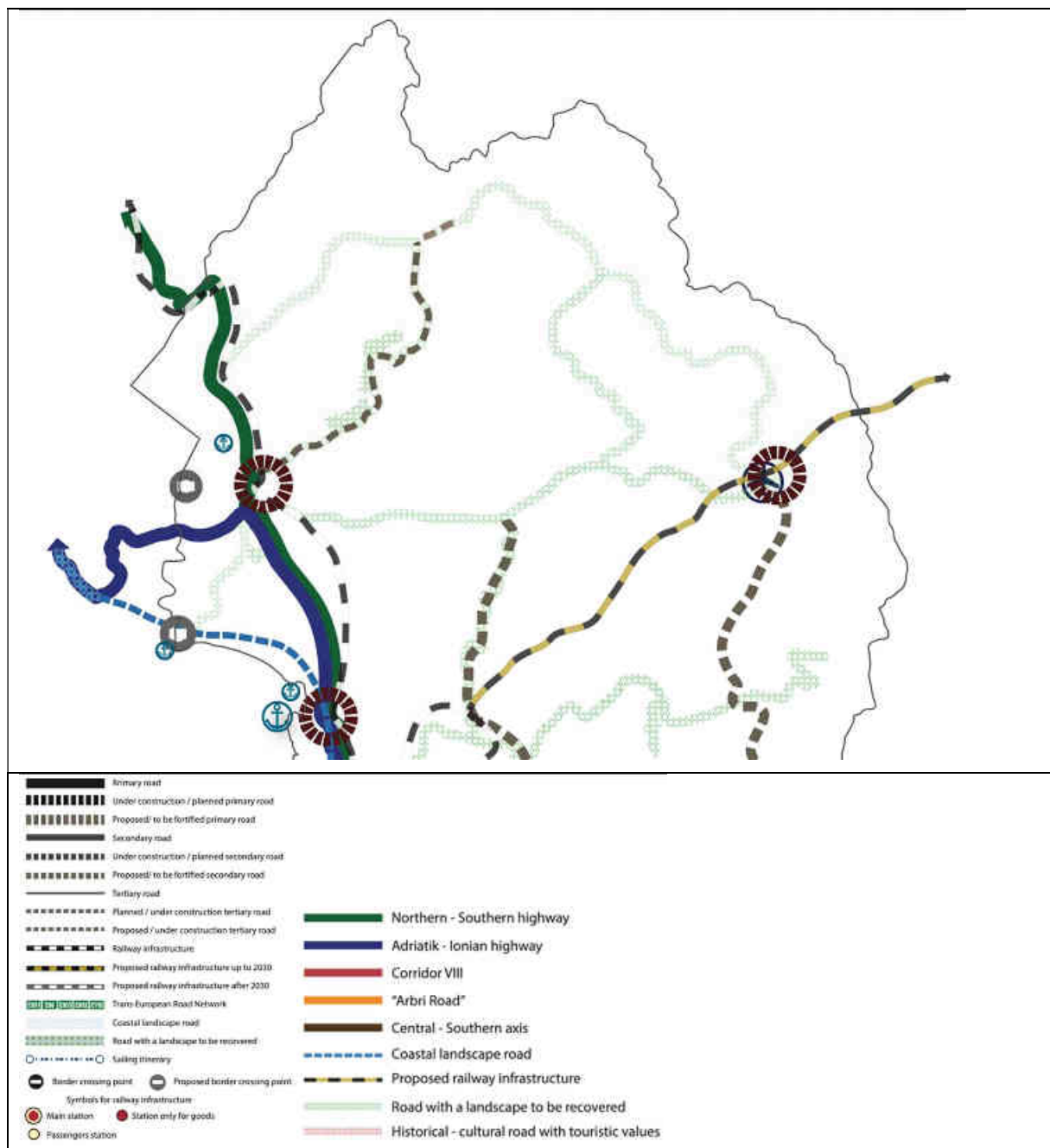


Figura 6.3. Transporti rrugor dhe nyjet multimodale, PKK 2030

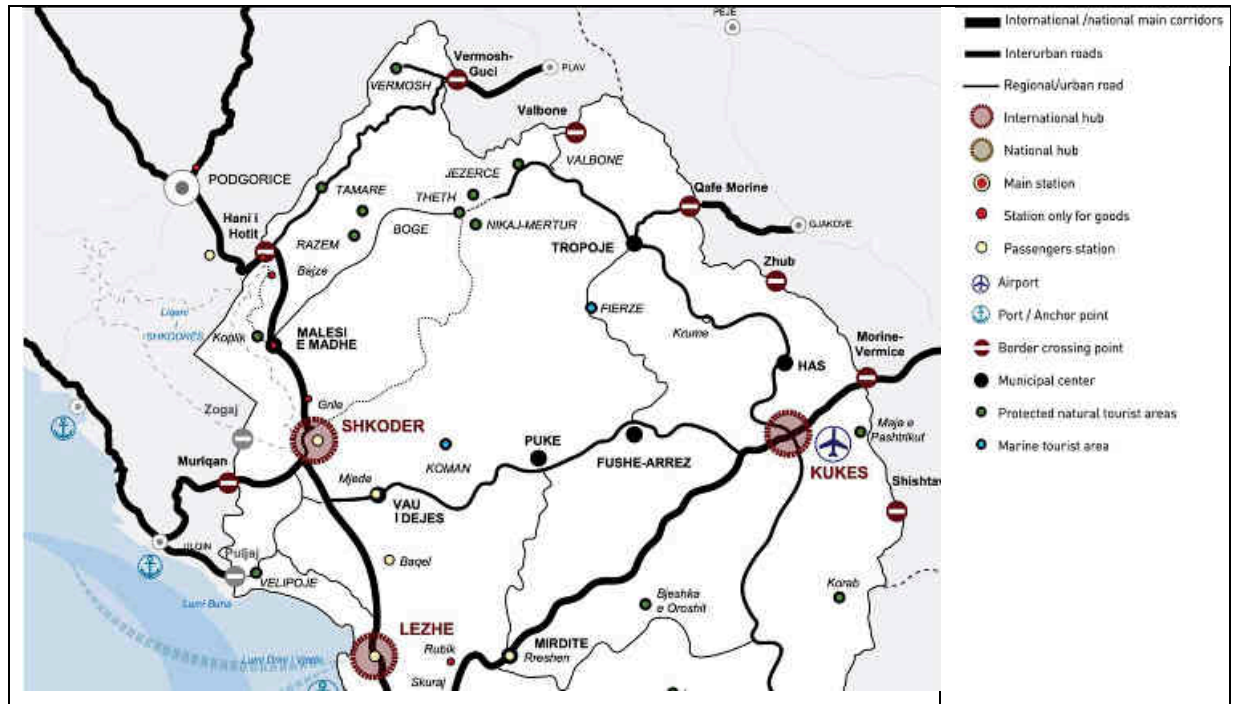
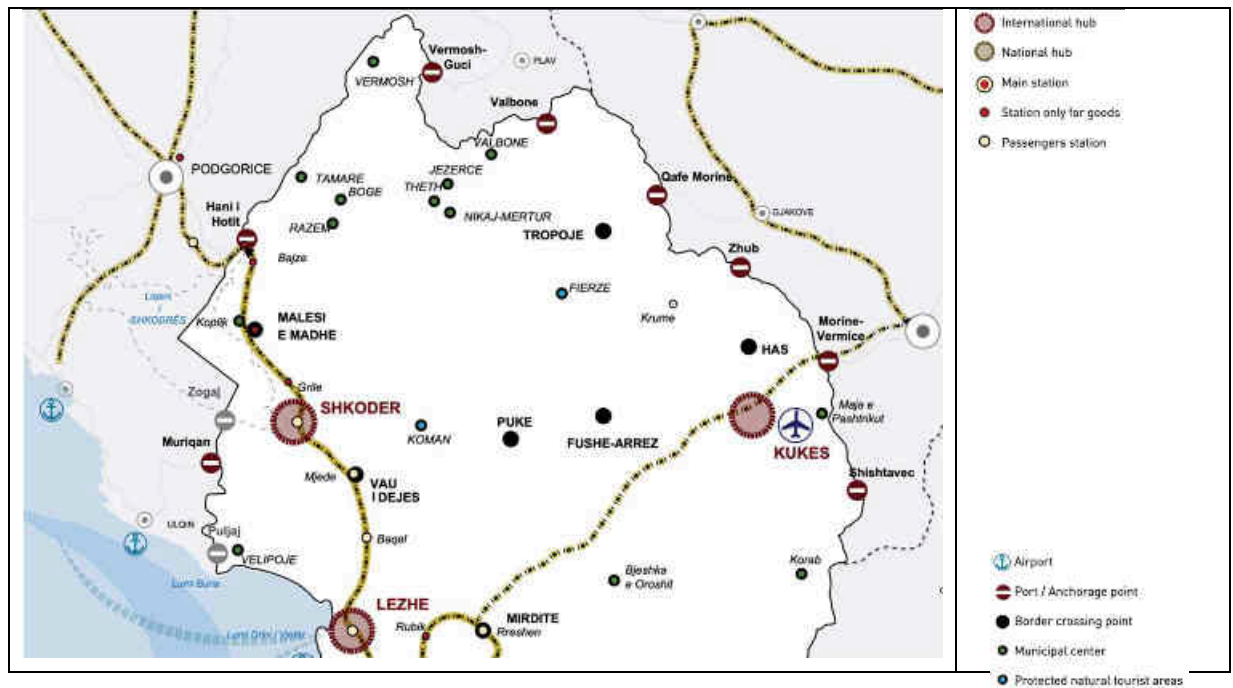


Figure 6.4. Transporti hekurudhor dhe nyjet multimodale, PKK 2030



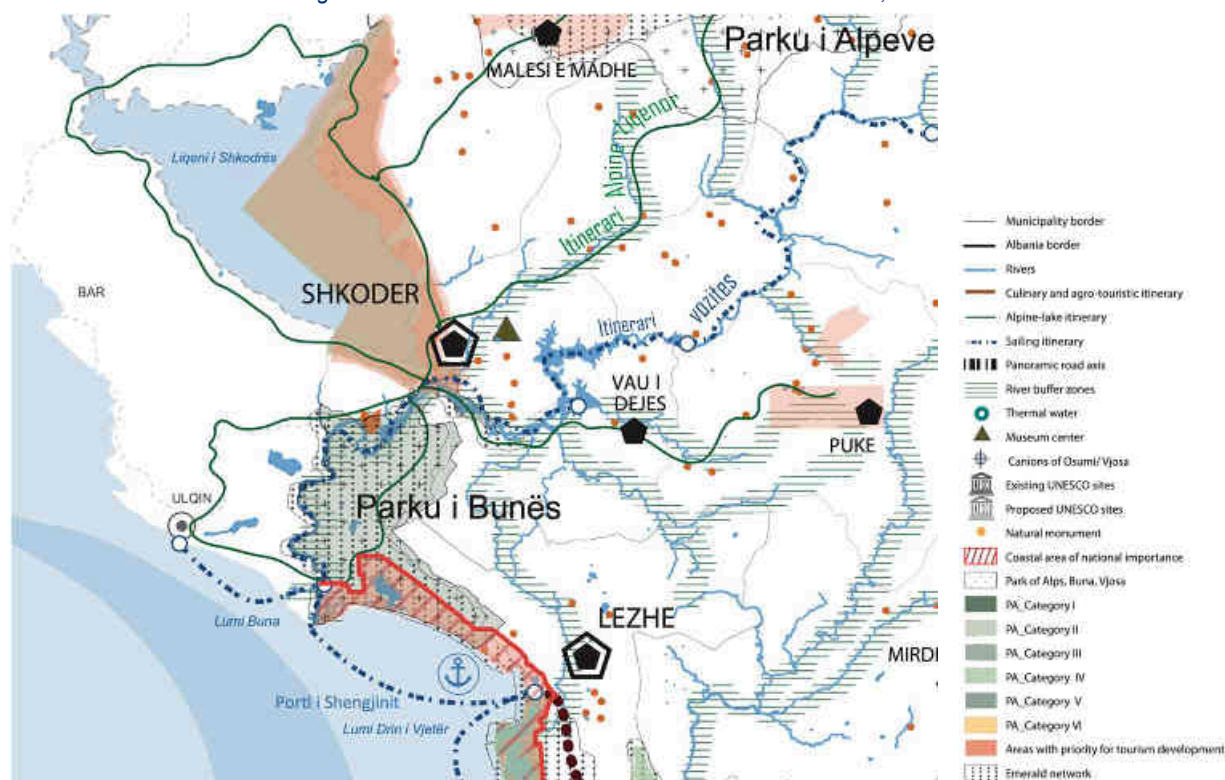
6.1.2 Zonat prioritare kombëtare

PPK-ja përcakton Zonat me Rëndësi Kombëtare, bazuar në vlerat që ato mbartin për planifikimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të territorit. Shkodra dhe Velipoja bëjnë pjesë në këtë rrjet zonash, të cilat karakterizohen nga mbivendosja e ligjeve dhe rregulloreve sektoriale në fuqi.

Pikat kryesore:

- Zona me përparësi turistike:
 - **Parku i Lumit Buna** - përfshin Liqenin e Shkodrës dhe gjithë luginën e lumit deri në Detin Adriatik dhe Lagunën e Vilunit. E gjithë Velipoja bën pjesë në këtë park.
 - **Brezi bregdetar** – Përfshin Velipojën si qendër urbane dhe gjithë zonën përgjatë vijës bregdetare.
- Itinerare turistike:
 - **Alps Itinerari alpin-liqenor**, që lidhet përtej kufirit me itinerarin turistik të Alpeve Dinarike
 - **Itinerari lumor lundrues** përgjatë lumit Buna, që lidhet me liqenet artificiale të Komanit dhe Fierzës
 - **Rruga panoramike bregdetare**, që nis nga Velipoja dhe shtrihet përgjatë bregdetit deri në Ksamil.

Figura 6.5. Harta e Zonave me Rëndësi Kombëtare – PPK, 2030



6.2 Plani i Përgjithshëm Vendor

Plani i Përgjithshëm Vendor (PPV) për Bashkinë Shkodër është hartuar nga vetë Bashkia Shkodër, me mbështetje teknike nga Universiteti Polis, MetroPOLIS dhe Arizona State University. Plani u miratua nga Këshilli Kombëtar i Territorit më 16.10.2017, me vendim nr. 5.

Ky është dokumenti më i rëndësishëm që rregullon të gjitha ndërhyrjet territoriale dhe zhvillimore në nivel vendor, brenda territorit të bashkisë.

PPV përbëhet nga; Strategjia Territoriale, Plani i Zhvillimit dhe Rregullorja Vendore e Zhvillimit, që do të mbetet në fuqi deri në vitin 2030.

Dokumenti i Strategjisë Territoriale përcakton parimet e përgjithshme që udhëheqin vizionin për Shkodrën 2030:

- **E gjelbër dhe elastike** – përtej kuptimit klasik të rritjes së hapësirave të gjelbra dhe mbrojtjes së zonave natyrore, ndërhyrjet në territorin e bashkisë duhet të jenë sa më miqësore me mjedisin, për të arritur standardet më të larta ekologjike
- **E zgjuar** – ndërhyrjet dhe propozimet duhet të fokusohen në rritjen e kapaciteteve në sistemet e teknologjisë së informacionit;
- **E jetueshme** – përqendrohet në përmirësimin e cilësisë së jetës, përmirësimin e hapësirave të ndërtuara dhe publike, me qëllim krijimin e një mjedisi të rehatshëm dhe tërheqës për të jetuar, punuar dhe vizituar.

Deklarata e Vizionit – Plani i Përgjithshëm Vendor i Shkodrës 2030:

“Në vitin 2030, Bashkia Shkodër do të jetë një qendër e rëndësishme kombëtare, **një portë hyrëse e Shqipërisë drejt Ballkanit Perëndimor dhe një nyje kyçe e transportit**. Bashkia Shkodër do të udhëheqë rajonin ekonomik Shkodër-Lezhë-Podgoricë dhe do të ndërveprojë me sukses si pjesë e nën-njësive natyrore, ndërkufitare dhe turistike.

Një bashki me zhvillim të integruar territorial, e cila garanton barazi në shërbime dhe akses për qytetarët dhe vizitorët, **bazuar në një sistem zhvillimi policentrik**. Një qendër parësore me cilësi të lartë jete, ku brigjet ujore dhe zonat historike gjallërojnë jetën urbane të Bashkisë Shkodër. Shkodra si **një model ndërkombëtar për zhvillimin e ciklizmit**, i bazuar në kulturën qytetare të përdorimit të hapësirave të përbashkëta dhe **ndërthurjen e mënyrave të ndryshme të transportit**.

Zhvillimi ekonomik dhe urban ndërthuret me mbrojtjen e trashëgimisë kulturore, historike dhe natyrore. Turizmi gjatë gjithë vitit do të përbëjë një vlerë të shtuar për ekonominë vendore dhe kombëtare, duke garantuar larmi në zhvillim përmes ekoturizmit, agroturizmit, turizmit kulturor, malor dhe ujqor. Një bashki që promovon dhe mbështet nisma të reja duke tërhequr talente vendore dhe rajonale.

Shkodra me një mjedis të pastër dhe cilësor, si një bashki e aftë të përballojë presione dhe kriza të natyrës ekonomike, sociale dhe natyrore, duke garantuar cilësi të lartë jete dhe zhvillimi. Shkodra bashkëjeton në harmoni me ujin dhe përballat me sukses me rrezikun e përmbajtjeve.”

[illegible]



6.2.1 Strategjia Territoriale PPV – Shkodër 2030

PPV përcakton 5 objektiva strategjike, nga të cilët të renditur më poshtë janë të rëndësishëm për PLQU-në:

1. Objektivi Strategjik: no. 1 – Përmirësimi i aksesueshmërisë dhe ndërveprimeve rajonale.
 - a. Programi Strategjik OS1PS1: Terminale Multimodale
 - i. Terminali Ndërkombëtar i Shkodrës – pranë Stacionit Ekzistues Hekurudhor
 - ii. Terminali Sezonal i Velipojës – pranë Stacionit Ekzistues të Autobusëve
 - iii. Terminali i Transportit Ujor në Shkodër – pranë Urës së Vjetër të Bunës
 - iv. Aplikacioni online “Transporti Shkodër”
 - b. Programi Strategjik OS1PS2: Përmirësimi i hyrjeve në qytet
 - i. Përmirësimi estetik dhe peizazhor i rrugës Muriqan–Ura e Bunës
 - ii. Përmirësimi i hyrjes jugore në qytet, Berdicë–Bahçallëk.
 - c. Programi Strategjik OS1PS3: Lidhjet Strategjike Kombëtare dhe Rajonale
 - i. Zgjatimi i rrugës Shirokë–Zogaj–kufiri me Malin e Zi
 - ii. Rrugë e re Velipojë – pika kufitare me Ulqinin
 - iii. Rruga e Unazës Lindore të Shkodrës
 - iv. Përmirësimi i sinjalistikës rrugore dhe elementëve të sigurisë në akset kryesore
 - v. Lidhje ujore Ura e Bunës – Shirokë – Virpazar (Mali i Zi)
2. Objektivi Strategjik nr. 3 – Konkurrueshmëria dhe Zhvillimi Ekonomik
 - a. Programi Strategjik OS3PS3: Zhvillimi i Turizmit
 - i. Zhvillimi i itinerarit lundrues në lumin Buna
 - ii. Zhvillimi i itinerareve turistike për çiklizëm përgjatë liqenit, lumit Buna dhe bregdetit të Velipojës
 - iii. Përmirësimi i aksesit në plazhet publike të Velipojës
 - iv. Ndertimi i molove për lundrimin në det.

3. Objektiva strategjikë no. 4 – Cilësia e jetës dhe Zhvillimi Urban

a. Programi Strategjik OS4PS12: Transporti publik

- i. Sistem biletarie ditor për transportin publik
- ii. Vendosja e një sistemi abonimi për studentët
- iii. Autobus ekologjikë
- iv. Portali online për sistemin e transportit public

b. Programi Strategjik OS4PS13: B biçikletat

- i. Zgjerimi i rrjetit të parkimeve për biçikleta në Shkodër dhe Velipojë
- ii. Itinerari natyror për çiklizmin Shkodër-Velipojë
- iii. Itinerari natyror për çiklizmin Shkodër-Gur i Zi
- iv. Itinerari natyror për çiklizmin Shkodër-Prekal

c. Programi strategjik OS4PS15: Parkimi

- i. Krijimi i hapësirave dhe vendeve të parkimit bazuar në skema zhvillimi Partneritet Publik Privat (PPP) ose duke përdorur instrumente të tjerë të zhvillimit urban në:
 - Qytetin e Shkodrës – 4 hapësira parkimi
 - Velipojë – 2 hapësira parkimi
 - Kalaja e Shkodrës – 1 hapësirë parkimi për autobusët
 - Hyrja e qytetit të Shkodrës – 2 pika Park & Udhëto

Figura 6.7. PPV – Terminali Multimodal Velipojë (stacioni ekzistues i autobusëve)



Figura 6.8. PPV - Terminali Multimodal Shkodër (stacioni ekzistues i autobusëve)



6.2.2 Plani i Zhvillimit PPV

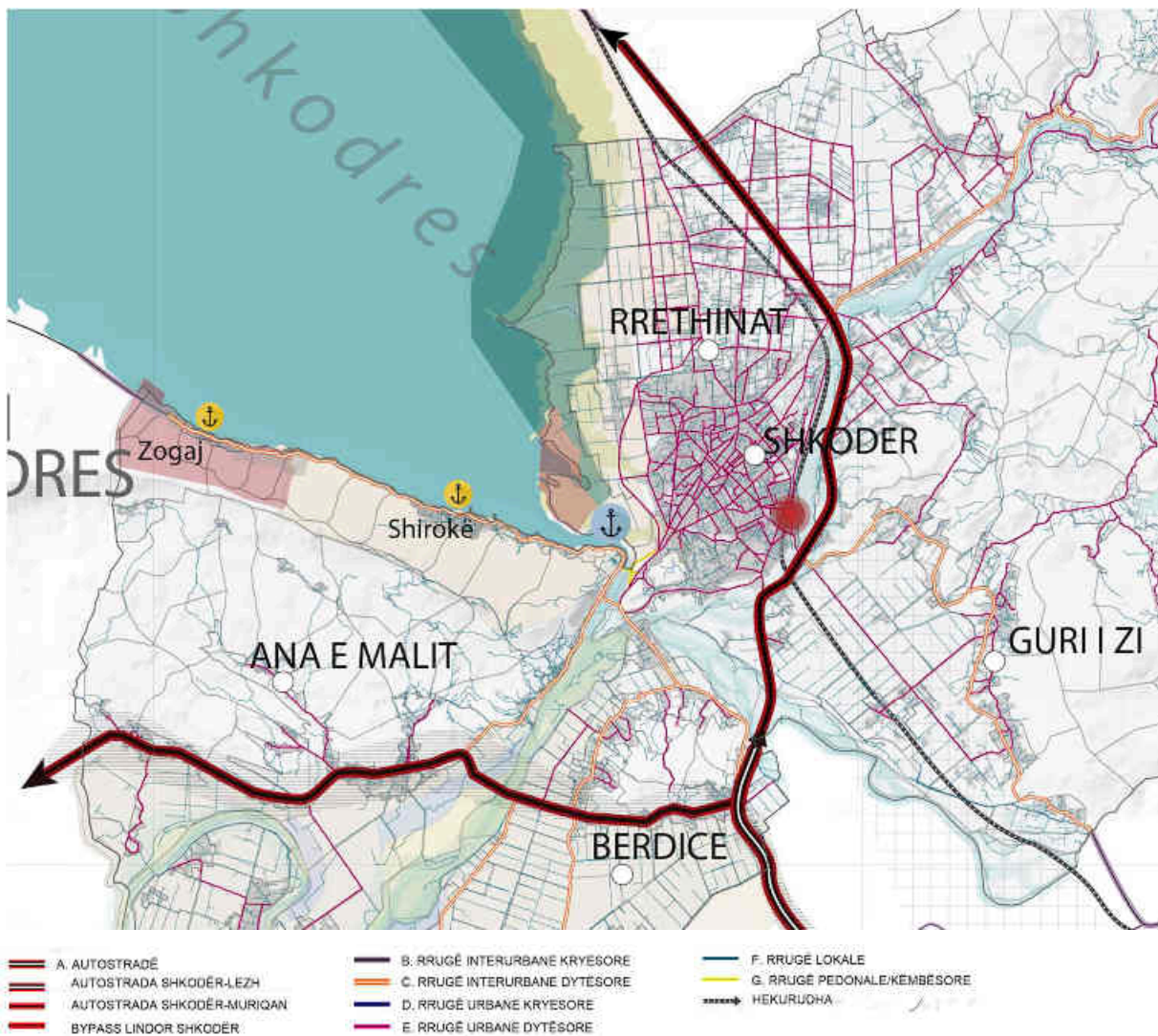
Plani i Zhvillimit përcakton infrastrukturën e transportit për bashkinë Shkodër, si dhe disa ndërhyrje të veçanta në zona të caktuara.

Plani përcakton seksione rrugore për 6 tipologji rrugësh, në përputhje me Kodin Rrugor Shqiptar:

- A. Autostrada
- B. Rrugë Ndërrbane Parësore
- C. Rrugë Ndërrbane Dytësore
- D. Rrugë Urbane Parësore
- E. Rrugë Urbane Dytësore
- F. Rrugë Lokale

Ndërhyrja më e rëndësishme e PPV-së është propozimi për Unazën Lindore, e cila zëvendëson Unazën Perëndimore të sapo-përfunduar. Ky propozim nuk hyn në zonën urbane të qytetit dhe është vazhdim i Autostradës Veri–Jug

Figura 6.9. Harta e Infrastrukturës së Transportit, PPV Shkodër 2030, me fokus në qytetin e Shkodrës dhe rrethinat.



Sipas PPV-së, Unaza Perëndimore ekzistuese duhet të përshtatet në një rrugë me karakter peizazhor natyror, duke u bërë pjesë e parkut buzë liqenit në perëndim të qytetit, një zonë rekreative në harmoni me ekosistemin e liqenit.

Figura 6.10. Harta e Infrastrukturës së Transportit, PPV Shkodër 2030, me fokus në Velipojë

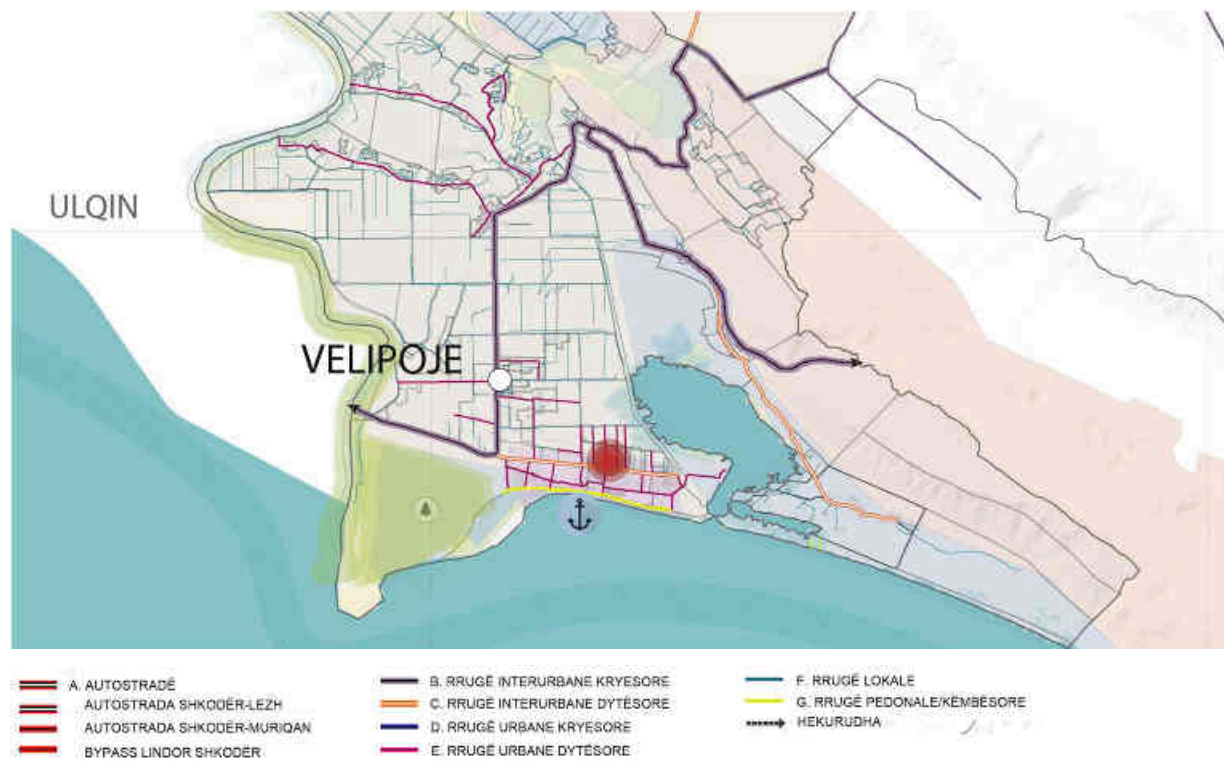


Figura 6.11. Seksion rrugor i PPV-së për Rrugët Urbane Dytësore në kontekste natyrore

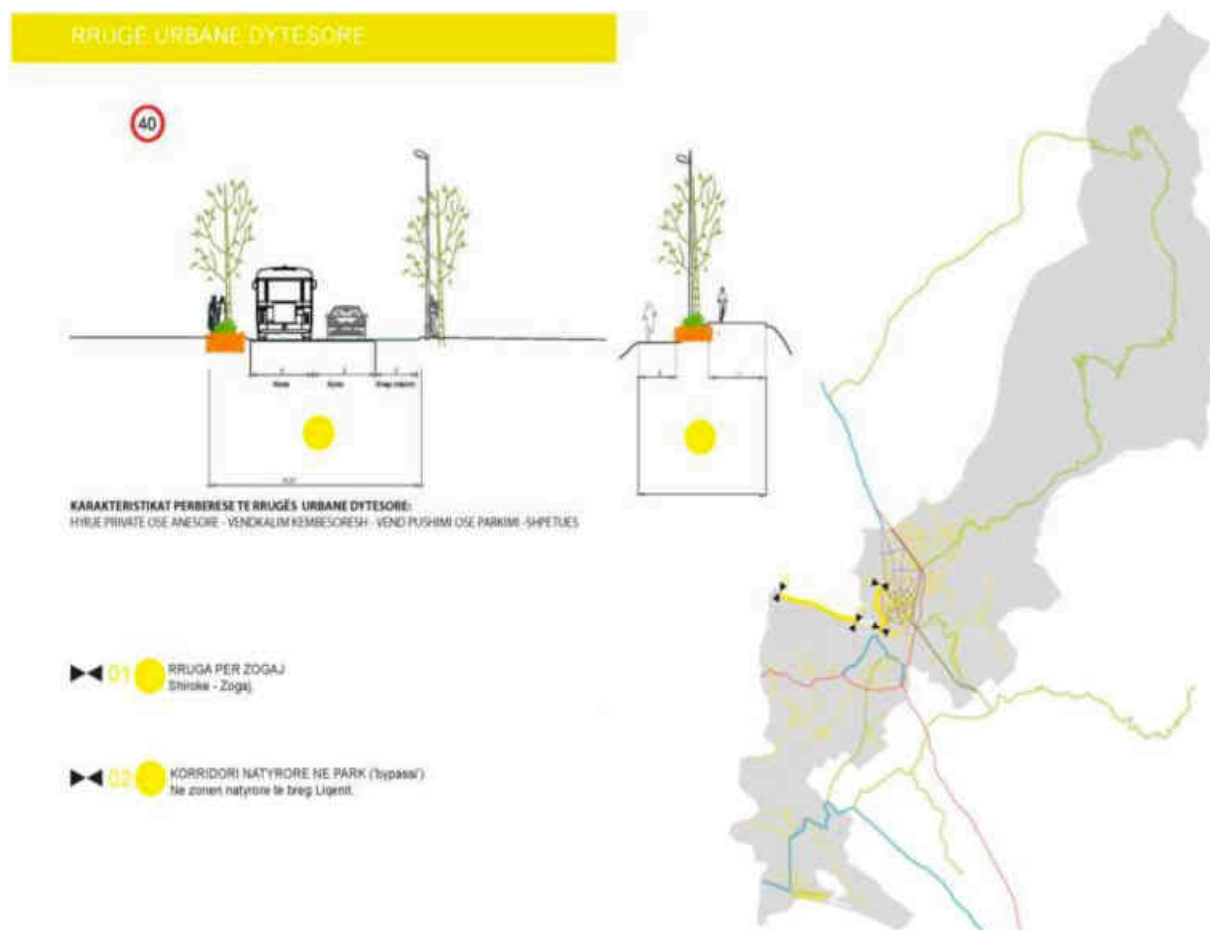
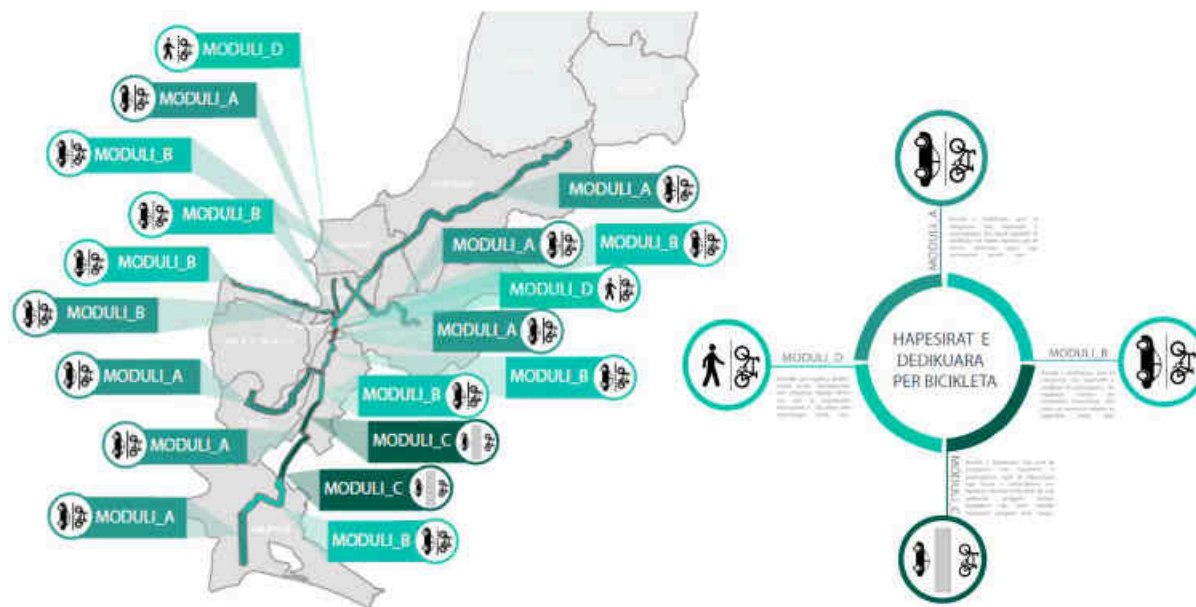


Figura 6.12. Itineraret çiklistike sipas PPV-së



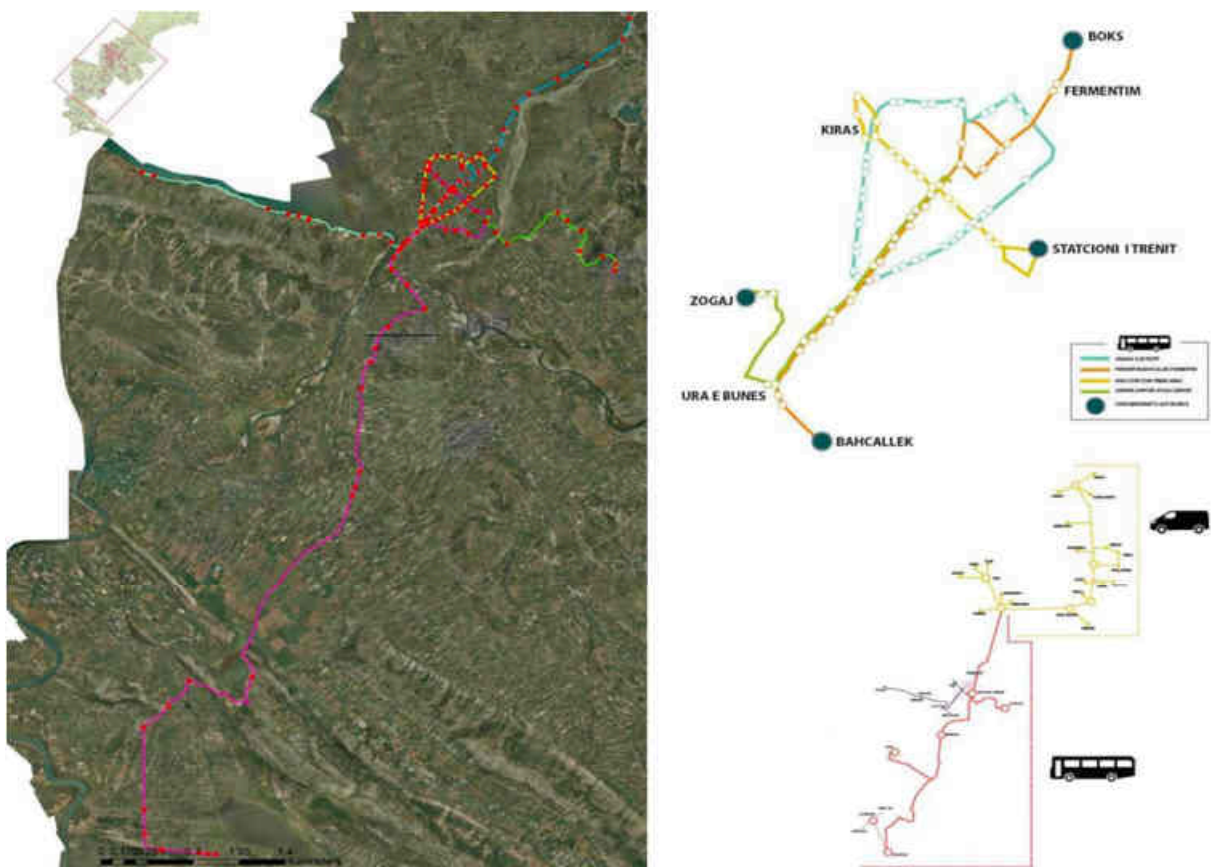
Sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar “Shqipëria 2030”, Velipoja konsiderohet si një qendër vendore e specializuar në turizëm, dhe “duhet të pajiset me infrastrukturën dhe shërbimet e nevojshme për t’u kthyer në një destinacion tërheqës për turistët, duke ruajtur peizazhin e mbrojtur – lumin Buna dhe lagunën e Vilunit”.

Në përputhje me këtë vizion, PPV-ja e miratuar e Bashkisë Shkodër ka përcaktuar përdorimin e ardhshëm të tokës (deri në vitin 2030), i cili paraqitet në figurën më poshtë. Përveç zonave të urbanizuara ekzistuese, plani propozon një zgjerim të konsiderueshëm për banim dhe aktivitete shërbimi: në perëndim të aksit Shkodër–Velipojë (ngjyra e kuqe për banimin), dhe një zonë pothuajse krejtësisht të re në lindje – Baks-Rrjoll. Sipas PPV-së, ky zhvillim synon të përballojë kërkesën e ardhshme në sektorin e turizmit dhe shërbimeve, duke mundësuar lidhje më të mira të Velipojës si me Ulqinin në perëndim, ashtu edhe me Shëngjinin (Lezhë) në lindje.

Figure 6.13. Proposed Land Use map for Velipojë. Shkodër GLP, 2017.



Figure 6.14. Hartat dhe skemat e PPV-së për linjat e propozuara të Transportit Publik



7 Sfidat kryesore dhe analiza SWOT

Ky kapitull paraqet rezultatet e fazës së diagnostikimit: analizën e problemeve dhe mundësive për zhvillimin e Planit të parë të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për qytetin e Shkodrës.

Fillimisht paraqitet një analizë tematike për tre fusha të lëvizshmërisë urbane në Shkodër.

Më pas, paraqiten sfidat kryesore me të cilat duhet të përballlet qyteti i Shkodrës në përparimin e tij drejt lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme në vitin 2034, duke ndërtuar narrativën që do të shërbejë për zhvillimin e objektivave dhe strategjive të PLQU-së.

Seksioni i tretë i kushtohet analizës SWOT (Pikat e Forta, Dobësitë, Mundësitë dhe Kërcënimet) të PLQU-së në tërësi, si instrumenti kyç i planifikimit për qytetin.

Në tërësi, përmbledhja e fazës së diagnostikimit bazohet në të dhënat e mbledhura dhe të përshkruara në kapitujt e mëparshëm, si dhe në rezultatet e workshop-eve të konsultimit të zhvilluara në Shkodër me përfaqësuesit e grupit të punës së PLQU-së, aktorët e interesuar dhe qytetarët e Shkodrës (detajet për secilën fazë të angazhimit dhe analizën e përbashkët jepen në Vëllimin III, Aneksi I).

7.1 Analiza tematike

Tabelat e mëposhtme përmbledhin analizën e përbashkët të 3 fushave kryesore tematike:

- Transporti i motorizuar privat
- Lëvizshmëria aktive (ecja dhe çiklizmi)
- Transporti kolektiv i udhëtarëve

Një listë e prioritzuar e problemeve shoqërohet me mundësitë kryesore dhe faktorët nxitës të ndryshimeve, të cilët duhet të aktivizohen për të ndikuar pozitivisht në hartimin dhe zbatimin e politikave.

Tabela 8-1: Analiza e problemeve dhe mundësive për transportin e motorizuar privat

Problemet kryesore që duhen adresuar	Faktorët nxitës të ndryshimit dhe mundësitë
Përqendrimi i pranisë së makinave dhe mbingarkesa e trafikut në qendër të qytetit shkakton ndotje të ajrit, zhurmë dhe ndërhyrje vizuale. Makinat përdoren kryesisht për udhëtime në distanca të shkurtra. Ofertë e kufizuar parkimi jashtë rrugës (edhe për banorët) me dominim të parkimit në rrugë Përhapja e parkimit të parregullt buzë rrugës (dy-fish) kufizon kapacitetin e rrugës dhe ndikon në sigurinë e të gjithë përdoruesve. Zbatim i ulët i rregullave dhe staf i kufizuar i kontrollit policor Flotë e vjetër automjete që shkakton ndikime negative në cilësinë e ajrit dhe emetimet e gazrave serrë. Konfliktet në ndarjen dhe përdorimin e hapësirës rrugore midis përdoruesve të motorizuar dhe jo të motorizuar (çiklistë, këmbësorë) me të dyja grupet që nuk i respektojnë rregullat. Kapacitet i reduktuar i daljeve kryesore të qytetit (vetëm një dalje kryesore jugore drejt Tiranës, Velipojës, Ulqinit). Trafik i dendur gjatë sezonit të verës brenda dhe jashtë qytetit për shkak të kthimit të emigrantëve dhe turistëve. Kapacitet i kufizuar rrugor dhe vështirësi në respektimin e standardeve në rrugët e brendshme. Rritja e pronësisë dhe përdorimit të makinave private (e perceptuar gjithashtu si një simbol statusi nga një pjesë e shoqërisë). Projektim i dobët i kryqëzimeve dhe mungesë e standardeve të duhura për organizimin e seksioneve rrugore dhe sinjalistikës.	Vëllimet e trafikut të makinave relativisht të ulëta: mbingarkesa e shkaktuar kryesisht nga sjellja e çrregullt e drejtimit dhe parkimit, por rreziku i ulët i radhëve (përveç sezonit të verës). Shumë udhëtime me makinë për në qendër të qytetit janë potencialisht të shmangshme, duhet të kthehen në mënyra më të qëndrueshme udhëtimi ose të zhvendosen në mjediset Parko&Udhëto ose Parko&Shko. - Makinat në përgjithësi udhëtojnë me shpejtësi të ulët. - Sjellja në hapësirën e përbashkët është një praktikë shumë e zakonshme: shumë shoferë respektojnë këmbësorët dhe çiklistët. - Shumë akse rrugore dhe bulevarde kanë hapësirë të mjaftueshme që mund të rialokohet në mënyra të qëndrueshme (lëvizshmëri aktive dhe kolektive). - Rrugët për këmbësorë/me trafik të kufizuar dhe korsitë e mbrojtura të biçikletave janë zbatuar tashmë dhe janë në vazhdim. Bypass-i i Ri Lindor tashmë në PPV që synon të ndalojë trafikun ndërqytetas të hyjë në qytet. - Konsensus i gjerë midis qytetarëve drejt përmirësimit të menaxhimit të parkimit në rrugë (p.sh. parkim me pagesë, zona me kohë të kufizuar ose me kufizime) në rrugët kryesore dhe në zonat e banuara. - Shumica e qytetarëve (93%) të Shkodrës pajtohen me një Plan të ri për Menaxhimin e Trafikut për të zvogëluar trafikun në qendër të qytetit. Qeveria vendore mbështet masat që kufizojnë transportin privat të motorizuar.

Tabela 8-2: Analiza e problemeve dhe mundësive për lëvizshmërinë aktive (çiklizëm dhe ecje)

Problemet kryesore që duhen adresuar	Faktorët nxitës të ndryshimit dhe mundësitë
1. Mungesë njohurish të sakta mbi cilësinë dhe vazhdimësinë e infrastrukturës për këmbësorët. 2. Mungesë vazhdimësie dhe standardesh të përshtatshme për trotualet. 3. Kalime të papërshtatshme e të pasigurta për këmbësorë dhe çiklistë për shkak të pozicionimit dhe dizajnit të keq – nevojë për kalime të mbrojtura në bordurat e mesit dhe rreze më të ngushta në kryqëzime. 4. Numër i kufizuar i zonave për këmbësorë 5. Rrjeti çiklistik jo i plotë, me zgjidhje ekzistuese me dy drejtime, në kundërshtim me traditën lokale të lëvizjes djathtas. Nevoje për permiresim standarti 6. Shfrytëzim i gabuar i korsive për biçikleta nga makina dhe motoçikleta të parkuara në mënyrë të parregullt. 7. Cilësi e dobët ose mungesë e infrastrukturës për ecje dhe hapësira publike, sidomos në disa lagje (p.sh. trotuare të ngushta, mungesë gjelbërimit dhe hapësira pushimi). 8. Mungesë elementësh të aksesueshmërisë për persona me aftësi të kufizuara (rampa, sinjalistikë për të verbrit dhe për ata me vështirësi dëgjimi). 9. Parkimi i dyfishtë dhe i parregullt krijon rrezik për çiklistët dhe dëmton kulturën e hapësirës së përbashkët. 10. Dëmtime dhe keqpërdorim i trotuareve dhe korsive për biçikleta; zaptim nga dyqanet dhe shitësit ambulante, mungesë sinjalistike. 11. Cilësi jetese në rënie në lagjet e qeta për shkak të pranisë së makinave në hapësira publike. 12. Mungesë vendesh të sigurta për parkimin e biçikletave në zonat rezidenciale. 13. Mungesë e korsive të mbrojtura për biçikleta në rrugët kryesore që lidhin qytetin me fshatra dhe njësi të tjera administrative. 14. Mungesë informacioni dhe hartash mbi infrastrukturën dhe rrjetin çiklistik.	1. Traditë e fortë në çiklizëm dhe ecje, me çiklizmin të konsideruar si pjesë krenare e identitetit qytetar. 2. Qytet i rrafshët dhe kompakt, me klimë të butë dhe peizazh tërheqës – kushte ideale për mobilitet aktiv. 3. Përvoja pozitive me shëtitoret ekzistuese, nxisin zgjatimet dhe zgjerimin e tyre edhe në zona të tjera. 4. Masat ekzistuese për përmirësimin e çiklizmit dhe ecjes, të cilat dëshmojnë vullnet për veprim të mëtejshëm. 5. 70% e qytetarëve ecin ose përdorin biçikletën rregullisht për nevoja të përditshme dhe argëtim. 6. Mbështetje e fortë politike për mënyrat aktive të transportit. 7. Qytetarët përkrahin zgjerimin e zonave pa makina. 8. Rikualifikimi i sheshit të Shirokës tregoi përfitimet konkrete të hapësirës publike cilësore. 9. Ecja dhe pedalimi shihen si mjete për tërheqjen e turizmit të qëndrueshëm. 10. Biçikletat dhe karrocet transportuese përdoren gjerësisht për shpërndarje brenda qytetit. 11. Rrjeti privat (hotelet, biçiklistet, etj) i biçikletave me qira kompenson mungesën e një shërbimi publik të biçikletave. 12. Mikro-mobiliteti elektrik (e-scooterët) mund të zhvendosë kërkesën nga makinat dhe të shfrytëzojë infrastrukturën ekzistuese të çiklizmit.

Tabela 8-3: Analiza e problemeve dhe mundësive për transportin kolektiv të udhëtarëve

Problemet kryesore që duhen adresuar	Faktorët nxitës të ndryshimit dhe mundësitë
Mungesa e financimit të duhur dhe qeverisjes për funksionimin e shërbimeve të transportit publik: i gjithë rrjeti mbështetet vetëm te të ardhurat nga biletat dhe nuk ka rregulla për Detyrimin e Shërbimit Publik që mund të japin të dhëna për zhvillimin e ofertës dhe kërkesës. Vetëm dy linja urbane të transportit publik nga pesë të miratuara funksionojnë zyrtarisht në qytet, me vetëm një (L1) që është plotësisht urbane. Reduktim i udhëtimeve të planifikuara për L1 për shkak të uljes së përdorimit nga pasagjerët (p.sh. asnjë shërbim pas orës 18:00). Mungesa dhe/ose joefektiviteti i masave prioritare për autobusat (p.sh. korsitë për autobusë, rrugët e ndaluara për makina, zgjerimi i këndeve të trotuarit ose përdorimi i shtyllave mbrojtëse). Vonesat dhe shpejtësia jo e rregullt komerciale për shkak të trafikut në orët e pikut, sidomos në hyrjen jugore të qytetit (p.sh. përgjatë segmentit Bahcallek) dhe në qendër. Mungesa e terminaleve të duhura për transportin publik (pra, hapësira të veçanta jashtë rrugës për autobusët). Përdorim i parregullt dhe cilësi e dobët e ndalesave ndërqytetëse dhe ndërkombëtare të autobusëve (p.sh. përdorimi nga autobusë turistikë, parkim i gjatë). Cilësi e dobët e vendqendrimeve ekzistuese të autobusëve: strehimet nuk janë të aksesueshme apo të mirëmbajtura, mungesë hapësire për pritje, mungesë shtyllash shënuese, parkim i paligjshëm në hapësirën e rezervuar për autobusë dhe mungesë vijash të dukshme rrugore. Mungesa e identitetit vizual dhe informacioneve të qarta mbi shërbimin (mungesa e emrave të ndalesave, mungesa e orareve). Vjetërsia e flotës dhe përdorimi i naftës sjellin ndotje të dëmshme (cilësi ajri dhe zhurmë). Mungesë koordinimi mes operatorëve të transportit publik, me informacione tërësisht mungesë për linjat përreth qytetit. Bileta prej letre dhe mungesa e biletës së integruar që mundëson përdorimin e linjave të ndryshme të transportit publik.	Potencial i madh në përdorimin e transportit publik: përdoruesit e mëparshëm ose ata që e përdorin më rrallë mund të rikthehen ose ta rrisin përdorimin e TP në rast përmirësimesh të shërbimit; këmbësorët dhe çiklistët gjithashtu mund të përfitojnë nga rritja e përdorimit të transportit publik (p.sh. në kombinim me ecjen ose në kushte të pafavorshme atmosferike); përzierje e qytetarëve të moshuar dhe të rinj që karakterizon përdoruesit aktualë. Transporti publik perceptohet nga qytetarët si mjeti i udhëtimit që ka më shumë nevojë për përmirësim (anketë e vitit 2024). Përdorim më i lartë nga të rinjtë 18–34 vjeç dhe në zonat përreth Shkodrës. Prania e kompanive private të autobusëve me njohuri të mira mbi operimin e shërbimeve dhe kontekstin lokal. Mundësi për të futur transport sipas kërkesës përmes smartphone/tablet në linjat ekzistuese dhe të miratuara, duke nxitur integrimin midis operatorëve të ndryshëm. Prania e fondeve publike (nga BE-ja dhe donatorë të tjerë) që mund të drejtohen drejt zgjerimit dhe përmirësimit të shërbimeve. Mundësi për të testuar/zbatuar shërbime “Parko & Udhëto” nga disa pika parkimi në kombinim me reformën e parkimit. Mundësi e ofruar nga rrjeti rrugor me akse ortogonale dhe bulevarde për të operuar shërbime të arsyeshme autobusi që mbulojnë një pjesë të madhe të territorit të Shkodrës (përfshirë edhe njësitë administrative përreth). Kërkesa e paplotësuar nga turistët mund të sjellë të ardhura shtesë ose mundësi për shërbime të reja të përshtatura. Kërkesa më e lartë në periudha të caktuara (p.sh. nga maji deri në verë). Shumica e qytetarëve (78%) e konsiderojnë transportin publik të përballueshëm dhe të sigurt, ndërsa vetëm 17% e perceptojnë si të pasigurt.

7.2 Sfidat kyçe të lëvizshmërisë në Shkodër

Sistemi i lëvizshmërisë në qytetin e Shkodrës, ashtu siç është paraqitur dhe analizuar në kapitujt e mëparshëm, po përjeton ndikime dhe transformime të lidhura me ndryshimet dhe zhvillimet në mjedisin urban (përfshirë ato klimatike), në ekonominë e Shqipërisë, si dhe në kushtet e jetesës dhe stilit të jetës së qytetarëve të saj. Në përgjithësi, qyteti përballët me disa sfida kyçe në fushën e lëvizshmërisë, të cilat përshkruhen shkurtimisht më poshtë, të organizuara në katër grupe tematike kryesore.

Mbrojtja e trashëgimisë, natyrës dhe praktikave të lëvizshmërisë së qëndrueshme: sfida e ruajtjes

I gjithë territori i Shkodrës përfaqëson një ndërthurje unike të vendbanimeve dhe zonave natyrore me bukuri të jashtëzakonshme. Historia e qytetit dhe vendet që dëshmojnë rolin dhe rëndësinë e tij për Shqipërinë, nga Kalaja e Rozafës te Ura e Mesit, deri te xhamitë dhe kishat e shumta, janë të vendosura në një kontekst ngushtësisht të lidhur me elementët natyrorë: liqeni që mban emrin e qytetit, lugina e lumenjve, majat e maleve dhe më tej, laguna dhe mjediset bregdetare të Adriatikut.

Disa gjurmë të trashëgimisë, si pazari i vjetër, nuk ekzistojnë më, ndërsa rrugët tregtare të dikurshme janë shndërruar në infrastrukturë rrugore që përfshin bulevarde të gjera ortogonale dhe rrugica të ngushta lagjesh. Ndryshimet e fundit urbane, në thelb të pakontrolluar, kanë sjellë një cilësi të dobët ndërtimi, zëvendësimin e shtëpive me kopshte me ndërtesa shumëkatëshe dhe një humbje të konsiderueshme të identitetit, sidomos në zonat qendrore. Kjo, megjithatë, balancohet nga ekzistenca e disa zonave pedonale në bulevardet historike dhe një traditë vendore që vijon të favorizojë ecjen dhe çiklizmin.

Mungesa e mbrojtjes dhe dështimi për të ruajtur vlerat e trashëguara do të rrezikonin të prodhonin perspektiva të ardhshme që 'imagjinojnë' një qytet të 'ri' të qëndrueshëm, pa marrë parasysh faktin se Shkodra e qëndrueshme ka ekzistuar tashmë në të kaluarën dhe pjesërisht ekziston edhe sot. Përpjekjet duhet të përqendrohen në shmangien e gabimit për të neglizhuar karakterin e fortë të qytetit dhe të banorëve të tij, një karakter i formuar përgjatë shekujve dhe me një trashëgimi të konsoliduar, në ndërtimin e vizionit të lëvizshmërisë për Shkodrën e vitit 2034.

Shkodra karakterizohet gjithashtu nga një dualizëm i theksuar në modelet e lëvizjes: një pjesë e madhe e shoqërisë përdor ecjen dhe çiklizmin si mënyrën kryesore të transportit, duke treguar një ndjenjë të fortë krenarie dhe duke e konsideruar biçikletën si simbol të qytetit; në anën tjetër, ekziston një pjesë relativisht më e vogël, por në rritje, e popullsisë që e sheh transportin e motorizuar privat si dominant dhe pronësinë e makinës si simbol statusi. Rritja e përdorimit të makinave private, së bashku me sjelljet e dobëta në drejtim dhe parkim, po e detyrojnë aktualisht çiklizmin të kalojë në një pozicion mbrojtës.

Për më tepër, një zhvillim i pakufizuar i lëvizshmërisë së motorizuar në Shkodër nuk është i përputhshëm me: a) strukturën urbane të përbërë nga rrugë të ngushta, b) nevojën për të përthithur rrjedhën gjithnjë e më të madhe të turistëve në këmbë, dhe c) nevojën për të kufizuar ndotjen e ajrit dhe zhurmës si për qytetarët ashtu edhe për turistët.

Ndërkohë që ndarja modale e qytetit paraqet një ekuilibër të dëshiruar (përfashtuar transportin publik) për shumë qytete të tjera, tendencat e vërejtura në vitet e fundit tregojnë një rritje të përdorimit të makinës, në dëm të ecjes dhe çiklizmit.

Anketa e fundit tregon se kjo prirje është më e theksuar për udhëtimet e kohës së lirë. Për më tepër, parkimi në rrugë dhe parkimi i dyfishtë po kompromentojnë sigurinë e çiklistëve, të cilët kohët e fundit preferojnë të lëvizin në rrugë dytësore sesa në bulevardet kryesore.

Aftësia për të mbrojtur dhe promovuar më tej çiklizmin, ecjen dhe transportin kolektiv, dhe për t'i paraqitur ato në një dritë pozitive për qytetarët dhe përdoruesit e qytetit, është thelbësore.

Sfida e zbutjes së ndikimeve mjedisore dhe rritjes së qëndrueshmërisë

Urbanizimi i shpejtë dhe informal në periferi të Shkodrës, si rezultat i migrimit të brendshëm, solli në fillim mungesë të përgjithshme të infrastrukturës, përfshirë rrugë të asfaltuara, energji elektrike, furnizim me ujë, rrjet kanalizimesh si dhe objekte e hapësira publike e sociale.

Paralelisht, zona e brendshme e qytetit u mbipopullua dhe pësoi një tkurrje të hapësirave të gjelbra e publike, përkeqësim të infrastrukturës ekzistuese dhe mungesë mirëmbajtjeje të rregullt.

Megjithëse janë ndërmarrë përpjekje për të përmirësuar rrjetin rrugor dhe për të vënë në funksion një unazë të parë (Unaza Perëndimore), Shkodra mbetet kryesisht e kufizuar nga hyrja e vetme jugore, e cila duhet të përthithë edhe trafikun tranzit drejt Malit të Zi dhe Tiranës. Ura e Bahçallëkut, me vetëm një korsi për secilin drejtim, është planifikuar të zgjerohet dhe në dhjetëvjeçarin e ardhshëm do të shoqërohet nga ura të tjera më në jug, ndërkohë që Plani i Përgjithshëm Vendor parashikon ndërtimin e një Unaze të Dytë në Lindje.

Unaza Perëndimore ishte menduar gjithashtu të shërbente si një digë për mbrojtjen e qytetit nga përmbytjet, por ky funksion nuk rezultoi aq i suksesshëm sa ishte parashikuar dhe qyteti ka përjetuar ngjarje ekstreme të tjera që kanë vënë në provë qëndrueshmërinë e infrastrukturës dhe shërbimeve rrugore. Rritja e sipërfaqeve të asfaltuara dhe reduktimi i zonave të gjelbra dhe sipërfaqeve të përshkueshme për ujërat, si pasojë e urbanizimit, kanë rritur rrezikun e përmbytjeve të përkohshme për shkak të mbingarkesës së sistemit të kanalizimeve.

Së fundmi, janë shtuar edhe valët e të nxehtit dhe në të ardhmen e afërt, nëse nuk janë tashmë të pranishme, do të jetë e domosdoshme të mësohemi dhe të menaxhojmë ngjarje ekstreme të lidhura me ndryshimet klimatike dhe menaxhimin e ujërave.

Planifikimi i përdorimit të tokës dhe planifikimi i lëvizshmërisë janë dy përbërës thelbësorë për të përmirësuar aftësinë e qytetit për të përballuar situatat si të zakonshme ashtu edhe ato të jashtëzakonshme. Fenomenet e së kaluarës dhe ato aktuale që kanë karakterizuar transformimin e Shkodrës, si goditjet demografike, ekonomike, ndryshimet në përdorimin e tokës, si dhe ngjarjet natyrore të papritura si përmbytjet dhe tërmetet, kanë dëshmuar për nevojën urgjente të një sistemi të mirëplanifikuar dhe të qëndrueshëm të lëvizshmërisë.

Në këtë kuptim, Shkodra mund të shërbejë si një laborator unik në nivel kombëtar.

Sfida e varësisë nga makina

Pavarësisht nivelit relativisht të ulët të pronësisë së automjeteve dhe pjesërisht për shkak të strukturës kompakte urbane me përqendrim të aktiviteteve tregtare dhe funksioneve të tjera qytetare, rrjeti rrugor qendror i Shkodrës është i mbingarkuar nga trafiku. Rruga e re e bypass-it, përfshirë unazën lindore dhe perëndimore, mbetet kryesisht e papërdorur, duke krijuar mundësinë për të devijuar trafikun nga qendra e qytetit. Megjithatë, të gjitha këto akse rrugore përfundojnë në të vetmen dalje jugore – ura e Bahçallëkut. Rritja e pronësisë së makinave dhe zhvillimi i turizmit krijojnë pika kritike të mbingarkesës gjatë sezonit veror, veçanërisht në dalje jugore.

Nivelet e ndotjes së ajrit në qytetin e Shkodrës tejkalojnë kufijtë kombëtarë dhe të Bashkimit Europian, ku transporti (gjegjësisht emetimet nga automjetet) përbën kontribuesin kryesor. Një sistem zyrtar dhe shkencërisht i verifikuar për monitorimin e cilësisë së ajrit në shkallë qyteti, që mbulon zonat e ndjeshme, nuk është ende funksional; aktualisht ekzistojnë vetëm dy stacione të përhershme, ndërkohë që të dhëna të tjera merren vazhdimisht nga projekte të pavarura, si (Green Lungs.)

Kjo situatë pasqyron gjithashtu një përzierje të pabalancuar të energjisë dhe konsumit në sektorin e transportit, për shkak të përqindjes së lartë të automjeteve të vjetra – kryesisht me naftë (85%, krahasuar me mesataren e BE-së që është 41%). Moshë mesatare e flotës së automjeteve në qarkullim (në total dhe sipas llojit) është shumë e lartë, mbi 16 vjet. Ky është një problem tepër urgjent që kërkon ndërhyrje nëpërmjet ndërgjegjësimit publik, instrumenteve fiskale dhe masave rregullatore.

Kërkimet dhe matjet tregojnë se shumica e zhurmës gjatë ditës në Shkodër vjen nga trafiku i motorizuar, ndryshe nga dekadat e mëparshme kur edhe sektori i ndërtimit përbente një burim të rëndësishëm.

Aktualisht, trafiku privat i motorizuar përbën tiparin kryesor të peizazhit urban. Ajo që bie në sy nuk është aq shumë prania e kolonave të automjeteve (edhe pse kjo ndodh rregullisht gjatë muajve të verës, veçanërisht në rrugët që të çojnë drejt Velipojës dhe Malit të Zi), por më tepër mungesa e dukshme e lëvizjes në korsi dhe shpejtësia e ulët e lëvizjes, e cila balancohet nga masa e madhe e automjeteve të parkuara në rrugë, si përgjatë bulevardëve kryesore ashtu edhe në rrugicat e lagjeve të brendshme, si dhe përdorimi i përhershëm i një korsie të trafikut për parkim të dyfishtë të përkohshëm .

Shumë sheshe, përfshirë edhe sheshin qendror 'Demokracia', janë shndërruar de facto në zona parkimi dhe nuk ka thujasë asnjë vazhdimësi të lirë të hapësirës publike të pushtuar nga makinat, me përjashtim të disa segmenteve ku ndodhen korsitë e biçikletave ose rrugët pedonale.

Anketa e vitit 2024 tregon se distancat e përshkuara, në përgjithësi shumë të shkurtra, nuk e justifikojnë përdorimin e makinës private. Masat rregullatore kanë rezultuar shumë joefektive, veçanërisht sa i përket çështjes së parkimit, i cili është falas, shpesh i rezervuar për biznese të caktuara (dhe klientët e tyre me makina), dhe nuk i nënshtrohet asnjë forme kufizimi në kohë apo në hapësirë.

Duhet theksuar se kjo situatë është përkeqësuar nga mungesa e zonave të dedikuara për parkim jashtë rrugeve. Pa dyshim që ekziston një prirje për përdorimin e makinës nga disa qytetarë dhe për raste të caktuara, por në shumë raste ajo përfaqëson më shumë një simbol statusi sesa një nevojë reale për të lëvizur brenda qytetit apo në territorin e bashkisë. Fatmirësisht, kjo balancohet nga një numër i konsiderueshëm të moshuarish dhe bashkëmoshatarësh të tyre që përdorin rregullisht biçikletën dhe ecin shumë në këmbë, si dhe nga grupmoshat më të reja që tregojnë më tepër interes për teknologjinë dhe shumë më pak për pronësinë e makinës.

Fenomenet e varësisë nga makina apo obsesionit ndaj saj janë të pranishme në Shkodër, si në shumë qytete të tjera evropiane.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) mund të ndihmojë në përmbysjen e kësaj prirjeje, përmes një menaxhimi më të mirë të zakoneve të lëvizjes dhe shfrytëzimit të hapësirës rrugore.

Të lëvizim së bashku: sfida e lëvizshmërisë kolektiv

Megjithëse rrjeti urban i transportit publik është miratuar dhe përbëhet nga 5 linja autobusi, vetëm Linja 1 (L1) operon në mënyrë të rregullt, ndërsa Linja 2 (L2) funksionon me vetëm tre qarkullime në ditë dhe pjesa tjetër e linjave nuk janë vënë kurrë në funksion. Kjo gjendje është pasojë e mungesës së subvencioneve publike dhe një rrethi vicioz, ku oferta për transport publik zvogëlohet për shkak të një numri fillestar të ulët ose të pamjaftueshëm pasagjerësh, ndërsa niveli i dobët i shërbimit i largon edhe më tej qytetarët nga përdorimi i autobusëve.

Linjat aktive (veçanërisht Linja 1) funksionojnë me vështirësi, në shpejtësi të ulët për shkak të trafikut, çka ndikon negativisht në frekuencën dhe numrin e udhëtimeve.

Linjat për zonat periferike janë aktive, por nuk janë të koordinuara dhe nuk janë të integruara në sisteme biletarie apo lëvizshmërie të informuar.

Përmirësimi i cilësisë së flotës së autobusëve gjatë viteve të fundit ka pasur ndikim të kufizuar dhe nuk ka arritur të ndalë rënien e përdorimit të transportit urban publik nga qytetarët. Nuk ka korsi të dedikuara për autobusë, as nyje të përshtatshme ndërrimi të transportit. Qendra terminale kryesore mungon, ndërsa gjendja e dobët e hekurudhës shqiptare nuk ofron alternativë për lidhje ndërqytetëse, pasi stacioni është i mbyllur dhe linja hekurudhore nuk është funksionale për pasagjerë.

Megjithatë, investimet e reja të planifikuara për modernizimin e sistemit hekurudhor përfaqësojnë një mundësi të rëndësishme për zhvillimin e një sistemi të ardhshëm transporti multimodal. Megjithatë, transporti publik mbetet thelbësor për shumë shtresa të brishta të shoqërisë brenda zonës urbane, por edhe për të lidhur njësitë administrative me qytetin. Kërkesa për këtë shërbim rritet në ditët me reshje dhe gjatë sezonit turistik. Shumë qytetarë e konsiderojnë atë si një mënyrë të sigurt, të lirë dhe të rehatshme për të lëvizur.

Rirregullimi i skemës ekzistuese të transportit publik urban dhe futja e shërbimit me kërkesë për disa linja mund të jenë çelësi për përmirësimin e shërbimit dhe për rritjen e efikasitetit financiar dhe qëndrueshmërisë së tij, të cilat, nga ana tjetër, duhet të integrohen në një strukturë të re të qeverisjes së transportit.

7.3 Analiza SWOT

Analiza **SWOT (Pikat e Forta, Dobësitë, Mundësitë, Kërcënimet)** e mëposhtme thekson elementët më të rëndësishëm që mund të ndikojnë në përparimin drejt planifikimit dhe zbatimit të plotë të politikave të qëndrueshme të lëvizshmërisë urbane në Shkodër, në kuadër të PLQU-së së saj të parë.

Pikat e forta dhe dobësitë lidhen kryesisht me karakteristikat e sistemit të transportit (infrastruktura, shërbimet), politikat e qytetit si dhe me kapacitetet e brendshme organizative dhe teknike të drejtorive të Bashkisë dhe agjencive të tjera. Nga ana tjetër, mundësitë dhe kërcënimet janë elementë më shumë gjeografikë, strukturorë dhe/ose të jashtëm që mund të ndikojnë në proces, por mbi të cilët vendimmarrësit kanë më pak fuqi të drejtpërdrejtë për të përshpejtuar ose zbutur efektet e tyre.

Pikat e Forta:

- Një **qasje e qartë** drejt lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme, e bazuar në traditë dhe e mbështetur nga një angazhim i fortë politik dhe një grup politikash në zbatim (p.sh. politika për biçikletat), plane dhe projekte të lidhura me transportin. Kjo përbën një vlerë të shtuar për përgatitjen e PLQU-së së parë, e cila synon **të forcojë integrimin** dhe të përpunojë **një strategji të përbashkët e gjithëpërfshirëse**.
- Modeli fizik i zhvillimit të qytetit të Shkodrës përfshin një përzierje hierarkike të rrugëve kryesore radiale të bazuara në bulevarde dhe një unazë, çka ka ndihmuar në shmangien e përhapjes së përgjithshme të trafikut edhe në rrugët lokale. Si rezultat, është ruajtur pjesërisht qendra historike dhe janë **krijuar lagje të qeta banimi** edhe në pjesën qendrore të qytetit.
- **Rrugët kryesore të gjera dhe pikat e shumta të hyrje-daljeve** përbëjnë një bazë premtuese për shpërndarje të drejtë të trafikut dhe shmangie të bllokimeve në qytet dhe periferi. Kjo përforcohet nga planet në zbatim të qeverisë për autostrada të reja ndërqytetëse/ndërkombëtare dhe akse rrugore që përmirësojnë lëvizshmërinë rajonale dhe lehtësojnë rrjetin rrugor të qytetit.
- Ekzistojnë përvoja **në rigjenerimin urban dhe përmirësimin e zonave të ndërtuara në mënyrë të paligjshme**, si në zonat qendrore ashtu edhe në ato periferike.
- Qasje e orientuar nga zbatimi dhe e bazuar në politika: Shkodra i referohet praktikave dhe përvojave nga Shqipëria dhe Bashkimi Evropian për të ndërtuar zgjidhje të përshtatshme për kontekstin e saj.

Dobësitë:

- Mungesa e një strategjie të integruar për lëvizshmërinë e qëndrueshme urbane dhe rajonale.
- **Staf i pamjaftueshëm dhe mungesë kapacitetesh profesionale** në drejtoritë e Bashkisë për të trajtuar çështjet e lëvizshmërisë.
- Konfigurimi i rrjetit kryesor rrugor, së bashku me sistemin aktual të qarkullimit, favorizon krijimin e nyjeve të bllokuara dhe të bllokimeve në pika kyçe (veçanërisht në hyrjen jugore dhe në qendër të qytetit).
- **Mungesa ose pamjaftueshmëria e tokës publike** brenda unazës së qytetit, që mund të përdorej për parkime jashtë rruge apo për shërbime të tjera publike.
- **Mirëmbajtje e dobët** e disa infrastrukturave rrugore.
- **Mungesë standardesh** për rrugët, trotualet, korsitë e biçikletave dhe nyjet rrugore.
- Rreziku që **zgjerimi i hapësirave për parkim në zonën urbane të brendshme** të rrisë qarkullimin e makinave, gjë që bie ndesh me objektivat për kufizimin e trafikut automobilistik, kërkon një vlerësim të kujdesshëm.
- Mungesë e një **sistemi të menaxhimit të parkimit publik** (kufizime kohore, parkim me pagesë, etj.) dhe zbatim i dobët i rregullave ekzistuese të parkimit.
- Mungesë e një sistemi efikas të transportit publik dhe **mungesa e subvencioneve ndikon negativisht në cilësinë dhe imazhin e shërbimit të transportit publik**.
- Cilësi e ulët dhe **mungesë nyjesh ndërlidhëse** me shërbimet kolektive të transportit ndërqytetas dhe rajonal/fshatar (terminalet ekzistuese të autobusëve).

Mundësitë:

- **Kultura e jashtëzakonshme e biçikletës në Shkodër**, e njohur në nivel kombëtar dhe në Evropën Juglindore, përbën një aleat kyç për zbatimin e politikave që promovojnë biçikletat dhe lëvizshmërinë miqësore me mjedisin.

- **Klima e butë, topografia e sheshtë dhe struktura kompakte** e qytetit krijojnë kushte shumë të favorshme për ecjen dhe përdorimin e biçikletës në Shkodër.
- **Peizazhi i bukur dhe atraksionet turistike pranë qytetit** mund të nxisin zgjerimin e rrjetit të transportit publik dhe biçikletave përtej kufijve urbanë, duke integruar shërbimet e lëvizshmërisë me ato turistike.
- Pavarësisht zgjerimit informal urban, Shkodra ka ruajtur një **densitet popullsie të lartë** krahasuar me qytetet e tjera në Evropë dhe në rajonin e Evropës Juglindore. Një qytet më i dendur ofron **akses më të lartë**, për shkak të distancave më të shkurtra për të arritur të njëjtin numër shërbimesh.
- Qyteti ka gjithashtu një **kulturë të fortë të ecjes në këmbë**, ndërsa një pjesë e konsiderueshme e familjeve ende **nuk zotërojnë makina** ose i përdorin ato vetëm për qëllime rekreative. Këto grupe kulturore dhe shoqërore, veçanërisht gratë dhe të moshuarit, duhet të ruhen dhe të mbështeten, pasi përfaqësojnë **trashëgimi sociale të qytetit** në përballjen me sfidat e lëvizshmërisë së qëndrueshme.
- Transformimi i sheshit në bregun e liqenit të Shirokës në një hapësirë publike multifunksionale, me një numër të reduktuar vendesh parkimi, ka fituar një **rol simbolik për lëvizshmërinë e qëndrueshëm**, duke ndikuar pozitivisht në perceptimet dhe qëndrimet e qytetarëve ndaj modeleve të reja të lëvizjes urbane.
- **Angazhimi i lartë politik dhe miratimi i dokumentit të PLQU-së** krijojnë mundësi për të **tërhequr më shumë investime** në qytet.

Kërcënimet:

- **Transformimi socio-ekonomik** i qendrës së Shkodrës dhe ndryshimet në përzierjen funksionale të përdorimit të tokës (të lidhura me projekte të pasurive të paluajtshme nga investitorë privatë) mund të përjashtojnë grupet me të ardhura të ulëta dhe të përkeqësojnë nevojën për udhëtime të gjata ditore.
- **Rezistenca ndaj ndryshimeve** – Njerëzit mund të kundërshtojnë ndryshimet në modelet ekzistuese të transportit ose në infrastrukturë. Kjo rezistencë mund të vijë si nga banorët ashtu edhe nga bizneset, të cilët janë të mësuar me sistemin aktual dhe mund t'i perceptojnë ndryshimet si të panevojshme ose të papërshtatshme.
- **Faktorë kulturorë dhe të sjelljes** – Normat kulturore dhe sjelljet që lidhen me zgjedhjet e transportit ndikojnë në adoptimin e opsioneve të qëndrueshme të lëvizshmërisë. Automjeti privat ende shihet si simbol statusi, prandaj do të jetë sfiduese të përqafohet një sistem vlerash që favorizon lëvizshmërinë aktive dhe kufizon përdorimin e makinave.
- **Zbatim i dobët i rregullave** – Sjellja arrogante ose e parregullt në drejtimin e automjeteve nuk është e pazakontë dhe shpeshherë mungojnë masat ndëshkuese (gjoka apo kontrolle).
- **Burime të kufizuara financiare** për zbatimin e PLQU-së – Sigurimi i financimeve dhe burimeve të nevojshme për të zbatuar infrastrukturën e kërkuar (sidomos ndërhyrjet në shkallë të gjerë, që janë thelbësore për zgjidhjen e problemeve të trafikut) paraqet një sfidë të madhe.
- **Sfidat teknologjike dhe operacionale** – Zbatimi i zgjidhjeve moderne për lëvizshmërinë e qëndrueshme kërkon integrimin e teknologjive të reja dhe sistemeve operacionale, si menaxhim inteligjent i trafikut, zgjidhje të pagesave digjitale, ose platforma me informacion në kohë reale, që janë të ndërlikuara për t'u zbatuar dhe mirëmbajtur, si dhe mund të kërkojnë kohë për t'u pranuar dhe kuptuar nga të gjitha kategoritë e përdoruesve.
- **Turizmi në rritje dhe kërkesa për infrastrukturë më të përshtatshme** – Rritja e kërkesës për infrastrukturë moderne ka qenë (dhe do të jetë) më e shpejtë sesa ritmi i përgjigjes përmes investimeve dhe përmirësimeve politike në nivel kombëtar dhe lokal.
- **Faktorë të jashtëm** – Ndryshimet në politikat kombëtare ose rajonale, krizat ekonomike, pandemitë apo ngjarjet ekstreme natyrore mund të ndërpresin ose vonojnë zbatimin e PLQU-së.